



EN COLLABORATION AVEC :



**SERVICE PUBLIC DE WALLONIE –
DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE**



VILLE D'ENGHIEN

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE D'ENGHIEN PHASE 3 : PROPOSITIONS

Rapport de synthèse modifié suite à l'enquête publique

DECEMBRE 2010

0761/JD/TA/BV/at

Les modifications apportées suite à l'enquête publique peuvent être repérées dans la table des matières, la liste des figures ainsi que dans le texte grâce à des astérisques *, dans la marge droite de la page.

Page n°**Table des matières**

3. PHASE 3 – Propositions	1
3.1 Enjeux urbanistiques majeurs en termes de développements projetés d'habitat et incidences sur le trafic automobile	1
3.2 Potentiels de desserte des zones de développement d'habitat en véhicules particuliers, projets et enjeux	4
3.3 Potentiels de desserte des zones de développement d'habitat en transports en commun, projets et enjeux	9
3.4 Potentiels de desserte des zones de développement d'habitat en modes doux (pietons et deux roues) et enjeux	13
3.5 Enjeux liés aux P+R et aux navetteurs sncb	15
4. Phase 3.2 – Plan des déplacements motorisés – enjeux et propositions	18
4.1 Enjeux de réaménagement du centre-ville	18
4.2 Rappel des enjeux liés aux flux circulants actuellement au centre-ville	20
4.3 Coupure du transit : analyse de faisabilité des variantes 1 "légères"	26
4.3.1 Sous-variante 1.1 "de base" : Maintien des circulations actuelles	26
4.3.2 Sous-variante 1.2 : Mise à double sens du rempart Saint-Christophe seul	26
4.3.3 Sous-variante 1.3 : Valorisation de l'A8 et du contournement Est	26
4.4 Coupure du transit : analyse de faisabilité des variantes 2 volontaristes	28
4.4.1 Sous-variante 2.1 : Mise à double sens de l'ensemble des remparts, y compris Saint-Joseph en intégralité	28
4.4.2 Sous-variante 2.2 : Création d'une boucle via une nouvelle voirie "Wielant", évitant le double sens sur une partie de Saint-Joseph	29
4.5 Synthèse : trois alternatives de circulation pour maîtriser le transit Au centre-ville	31
4.6 Propositions de plan de circulation en centre-ville	34
5. Phase 3.3 – Plan des déplacements En transports en commun	37
5.1 Propositions de plan pour les transports en commun à l'échelle régionale	37
5.2 Propositions de déviation des lignes et de déplacement du terminus de la Dodane	39
5.2.1 Déplacement du terminus de la Dodane	41
5.2.2 Desserte du centre du village de Marcq	41
5.2.3 Desserte du centre Nautisport	43
5.3 Propositions d'itinéraires et d'arrêts bus en centre-ville	44

*



6. phase 3.4 – Plan des déplacements des modes doux	46
7. phase 3.5 – Politique du stationnement	52
7.1 Potentiels d'évolution de l'offre en stationnement	52
7.2 Principes de gestion pour le stationnement des navetteurs SNCB	54
7.3 Principes de gestion pour le stationnement en centre-ville, à court et moyen termes	56
7.4 Potentiel de modification de l'offre dans la zone commerciale	58
7.5 Propositions de plan de stationnement en centre-ville - synthèse	60
8. phase 3.6 – Mesures de gestion du transport de marchandises	61
8.1 Mesures relatives à la limitation du trafic de transit	61
8.2 Mesures relatives à la gestion des livraisons dans le centre-ville	63
9. phase 3.7 – Stratégie d'aménagement et d'exploitation des carrefours structurants	65
9.1 pistes à suivre en termes d'aménagement des tronçons et carrefours structurants	65
9.2 Proposition de stratégie de régulation des carrefours structurants	67
10. phase 3.8 – Plan de signalisation et de jalonnement	69
11. phase 3.9 – Mise en œuvre du Plan communal de Mobilité	71
11.1 Mesures prioritaires et mesures liées	71
11.2 Autres outils de mise en œuvre	75



PREAMBULE

Le présent rapport n° 3 s'inscrit dans la continuité des précédents rapports de synthèse n°1 et 2, rédigés en janvier 2009 et portant sur les phases 1 – "Diagnostic de la situation actuelle" et 2 – "Objectifs". C'est pourquoi il débute au chapitre 3 – "Propositions". **Il est destiné aux Autorités et Services techniques régionaux et communaux responsables de son application. Il s'agit d'une version corrigée du rapport suite aux remarques émises lors de l'enquête publique, qui s'est tenue du 25 mai au 9 juillet 2010.**

Les annexes techniques mentionnées sont intégrées dans un quatrième dossier, séparé, à destination des Services techniques régionaux et communaux qui seront en charge de l'application du PCM.

Par ailleurs, entre la consultation publique sur les phases 1 – "Diagnostic de la situation actuelle" et 2 – "Objectifs", menée à l'automne 2007 et le présent rapport, **les étapes suivantes ont été menées :**

- élaboration des propositions, avec une première remise du rapport en été 2008 ;
- arrêt du PCM de fin 2008 à l'automne 2009, période que la Ville a mise à profit pour faire établir une étude socio-économique relative aux activités commerciales actuelles et potentielles de la Ville d'Enghien ;
- concertation du PCM et de l'étude socio-économique, dès l'automne 2009, pour actualiser le PCM et finaliser le présent rapport.



LISTE DES FIGURES

Figure n°

PHASE 3 : PROPOSITIONS

PHASE 3.1 : IDENTIFICATION DES GRANDS ENJEUX EN TERMES DE DEPLACEMENTS MULTIMODAUX ET DE STATIONNEMENT

- 3.1.1 Enjeux urbanistiques majeurs : développements d'habitat projetés
- 3.1.2 Génération de trafic automobile liée aux enjeux urbanistiques pour un jour ouvrable moyen
- 3.1.3 Projets d'infrastructures routières en cours ou à venir
- 3.1.4 Enjeux du prolongement du contournement routier Est d'Enghien vers la "porte de Herne"
- 3.1.5 Impacts des projets de développement d'habitat, de P+R et de contournement Est sur la circulation au carrefour N7/N285
- 3.1.6 Projets de transports en commun en cours ou à venir
- 3.1.7 Potentiels d'alternative à la voiture, enjeux des transports en commun
- 3.1.8 Concept des déplacements modes doux à l'échelle de l'agglomération
- 3.1.9 Rôles et types de P+R projetés à court et moyen termes au niveau régional - synthèse

PHASE 3.2 : PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES – ENJEUX ET PROPOSITIONS

- 3.2.1 Gestion du centre-ville – enjeux de réaménagement
- 3.2.2 Potentiels de reports de trafic selon la variante "coupure du transit volontariste, en amont de la Grand'Place"
- 3.2.3 Enjeux des reports de trafic selon la variante "coupure du transit restreinte, en aval de la Grand'Place"
- 3.2.4 Coupure du transit en amont de la Grand'Place : analyse de faisabilité des variantes 1 "légères" de report de trafic
- 3.2.5 Piétonnisation "large" : analyse de faisabilité des variantes 2 "lourdes" de report de trafic (mise à double sens des remparts)
- 3.2.6 Synthèse : trois variantes d'organisation des circulations pour le centre-ville d'Enghien
- 3.2.7 Sens de circulation en centre-ville : éléments fixes et variables - synthèse

PHASE 3.3 : PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

- 3.3.1 Propositions de plan pour les transports en commun à l'échelle régionale
- 3.3.2 Enjeux en termes de demande bus à Enghien
- 3.3.3 Propositions de déviation de lignes et de déplacement du terminus de la Dodane
- 3.3.4 Propositions d'itinéraires et d'arrêts en centre-ville



PHASE 3.4 : PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX (PIETONS, DEUX ROUES ET PERSONNES A MOBILITE REDUITE)

3.4.1 Concept des déplacements modes doux à l'échelle du centre-ville

*

3.4.2 Rappel du programme modes doux

3.4.3 Réseau dédié des déplacements modes doux à l'échelle de la commune

3.4.4 Réseau modes doux à l'échelle de la commune

PHASE 3.5 : POLITIQUE DU STATIONNEMENT

3.5.1 Mesures proposées pour la gestion du stationnement des navetteurs SNCB

3.5.2 Principes de gestion des places de stationnement proposés au centre-ville, à court-moyen termes

*

3.5.3 Potentiels de réaménagement du centre-ville – identification des enjeux en termes de stationnement

PHASE 3.6 : MESURES DE GESTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

3.6.1 Itinéraires proposés pour les poids lourds à l'échelle de la ville d'Enghien

3.6.2 Propositions de gestion des livraisons à court-moyen termes au centre-ville

PHASE 3.7 : STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS

3.7.1 Esquisses d'aménagement : localisation des illustrations

3.7.2 Stratégie de régulation des carrefours structurants du centre-ville

PHASE 3.8 : PLAN DE SIGNALISATION ET DE JALONNEMENT

3.8.1 Principes de jalonnement des flux, en relation avec le centre-ville et en transit

PHASE 3.9 : MISE EN OEUVRE

3.9.1 Tableau de bord de la mise en œuvre du PCM et mesures liées

3.9.2 Mesures prioritaires à court-moyen terme (2012-2014) pour la mise en œuvre du PCM d'Enghien



LISTE DES ANNEXES

Annexe n°

PHASE 3.1 : IDENTIFICATION DES GRANDS ENJEUX EN TERMES DE DEPLACEMENTS MULTIMODAUX ET DE STATIONNEMENT

- 3.1.1 Potentiels de développements urbanistiques
- 3.1.2 Potentiels de desserte des zones de développement par les transports en commun
- 3.1.3 Potentiels de desserte des zones de développement par l'automobile
- 3.1.4 Déplacements automobiles : tendances actuelles à l'échelle régionale
- 3.1.5 P+R et intermodalité : enjeux au niveau régional, comparaison des quatre axes ferroviaires Wallonie - Bruxelles
- 3.1.6 Offre et demande en termes de déplacements via le chemin de fer autour d'Enghien
- 3.1.7 Opportunités de rabattement et potentiel de fréquentation d'une nouvelle gare entre Enghien et Hal
- 3.1.8 Trois variantes de dimensionnement pour le P+R d'Enghien

PHASE 3.2 : PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES – ENJEUX ET PROPOSITIONS

- 3.2.1 Enjeux liés au contexte local – potentiels d'utilisation des voiries
- 3.2.2 Potentiels de mise à double sens des remparts : selon les emprises actuelles
- 3.2.3 Potentiels de mise à double sens des remparts : selon l'exploitation et la capacité des carrefours
- 3.2.4 Les indispensables mesures d'accompagnement en cas de mise à double sens des remparts
- 3.2.5 Modification des sens de circulation au centre-ville – recommandations pour la rue de Bruxelles
- 3.2.6 Modification des sens de circulation au centre-ville – variantes d'organisation des circulations sur la Grand'Place
- 3.2.7 Enjeux de reports de transit au centre-ville – mesures d'accompagnement

PHASE 3.3 : PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

- 3.3.1 Estimation de la demande en transports en commun vers l'arrêt "Bassin" (Nautisport et Qualitis)

PHASE 3.4 : PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX (PIETONS, DEUX ROUES ET PERSONNES A MOBILITE REDUITE)

- 3.4.1 Exemples d'aménagements

PHASE 3.5 : POLITIQUE DU STATIONNEMENT

- 3.5.1 Potentiels d'évolution quantitative de l'offre de stationnement au centre-ville
- 3.5.2 La zone bleue : principes et modalités d'application
- 3.5.3 Cartes "riverains", de "stationnement", ou pour les "voitures partagées" : principes et modalités d'application
- 3.5.4 Données de base : les outils de gestion disponibles
- 3.5.5 Evaluation par secteur de la pertinence d'une diminution du nombre de places de stationnement

PHASE 3.7 : STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS

- 3.7.1 à 9 Esquisses de principes d'aménagement des tronçons et carrefours structurants
- 3.7.10 Le contrôle d'accès : un vrai régime d'alimentation

PHASES 3.8 ET 3.9 : PAS D'ANNEXES



3. PHASE 3 – PROPOSITIONS

3.1 ENJEUX URBANISTIQUES MAJEURS EN TERMES DE DEVELOPPEMENTS PROJETES D'HABITAT ET INCIDENCES SUR LE TRAFIC AUTOMOBILE

Fig. 3.1.1 et ann. 3.1.1 Le territoire communal d'Enghien totalise plus de quinze projets d'urbanisation, dont cinq en cours de réalisation (voir annexe 3.1.1). A l'horizon 2020, **ce sont près de 3'500 habitants qui viendront rejoindre la commune**, portant le total à plus de 13'500 personnes. Les faubourgs Est et Ouest présentent les développements les plus importants, généralement sous la forme de maisons individuelles. Le faubourg Ouest, actuellement le plus avancé, comblera le vide qui sépare aujourd'hui Marcq d'Enghien. L'urbanisation du faubourg Est n'a pas encore débuté.

Le **premier enjeu urbanistique de la ville d'Enghien se situe au centre-ville**, où il s'agit d'atteindre un équilibre des générations et des revenus, afin d'assurer la vitalité du cœur de l'agglomération.

Ann. 3.1.2 et 3.1.3 Le **développement des faubourgs est également un enjeu urbanistique majeur** : support d'un accroissement de la population, **il induira une demande accrue de mobilité vers le centre-ville**. Tout aménagement devra se faire afin de **générer le moins de déplacements motorisés possible et de favoriser les déplacements piétons et cyclistes, ainsi qu'en transports en commun**. Dans cette perspective, le faubourg Est pourrait être urbanisé sur un modèle plus dense (voir annexes 3.1.2 et 3.1.3).

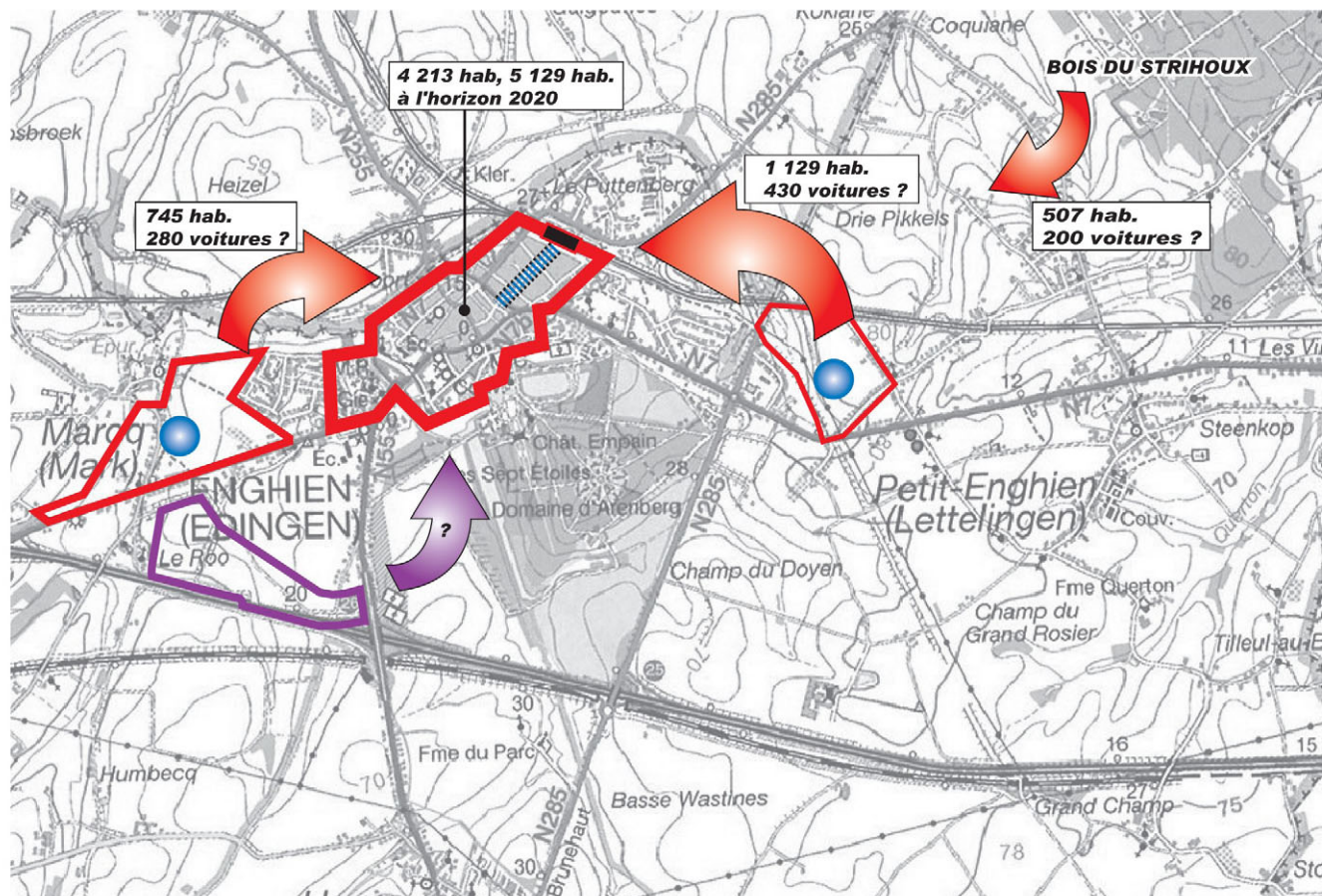
Fig. 3.1.2 Les incidences de ces projets d'habitat sur le trafic automobile peuvent être estimés en fonction du nombre de déplacements motorisés induits en jour ouvrable moyen (de 2,5 déplacements par jour ouvrable à l'échelle de la ville à 3 déplacements par jour ouvrable pour le Bois du Strihoux et Petit Enghien) et de la part modale de la voiture par rapport à celle des transports en commun et des modes doux (de 80% en centre-ville à 95% à Marcq et Petit Enghien, approchant les 100% pour le Bois du Strihoux, où la population est plus aisée et très dépendante de la voiture). **Les générations de trafic sont dès lors estimées à + 12% au cordon du centre-ville et + 27% en section sur la N7 à Petit Enghien, par rapport aux flux actuels.**

ELEMENT A RETENIR :








- **Le principal enjeu, en termes de génération de trafic, est l'incidence du développement du faubourg Est sur le carrefour formé par les N7 (Hal – Enghien) et N285 (Asse – Hoves/Mons).**



Enjeux urbanistiques majeurs : développements d'habitats projetés



Légende

-  Zone du centre-ville.
-  Faubourgs Ouest, en cours d'urbanisation.
-  Faubourgs Est, urbanisation proche.
-  Zoning Qualitis.
-  Demande de mobilité vers le centre-ville (équipements, gare), induite par les nouveaux résidents et visiteurs.
-  Développement de l'activité commerciale, en lien avec la gare.
-  Micro équipement local de services et de commerces.

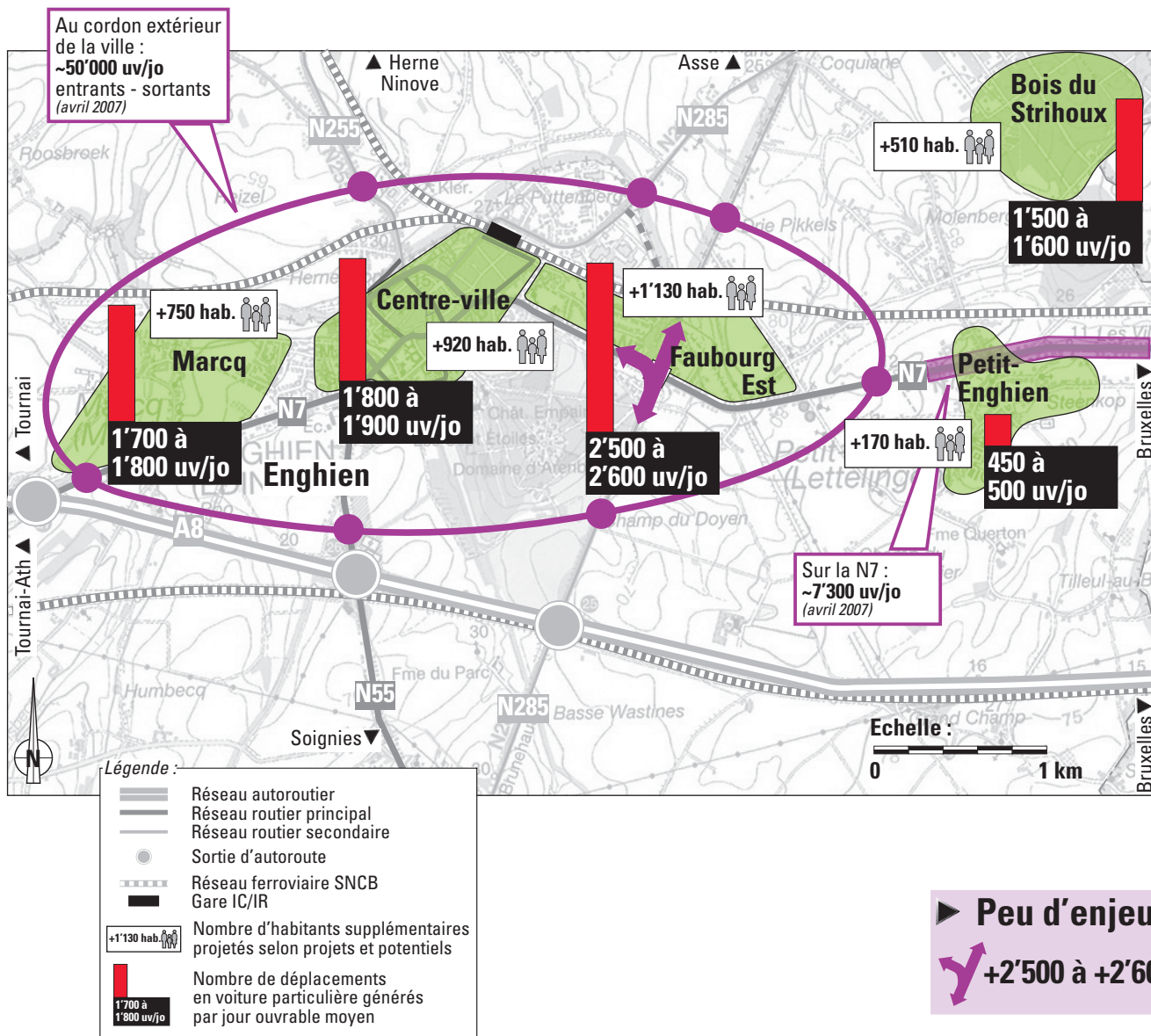
Le premier enjeu urbanistique de la ville d'Enghien se situe au **centre-ville** où il s'agit d'atteindre un équilibre des générations et des revenus, afin d'assurer la vitalité du coeur de l'agglomération.

Parallèlement, l'accroissement de l'équipement commercial n'est pas à exclure, afin de répondre aux besoins de l'augmentation de la population, par exemple en relation directe avec la gare, porte d'entrée de la ville.

Enfin, c'est l'amélioration du patrimoine historique et du cadre de vie en général qu'il conviendra d'améliorer.

Les faubourgs sont également un enjeu urbanistique majeur : support d'un accroissement de la population, ils induiront une demande de mobilité vers le centre-ville. Tout aménagement devra se faire dans une optique de favorisation des déplacements doux et en transport en commun. Dans cette perspective, les faubourgs Est, dont l'urbanisation n'est pas amorcée, pourraient être urbanisés sur un modèle plus dense. En effet, pour une superficie double, le centre-ville totalise une population près de quatre fois plus importante (4 213 hab), mais néanmoins génératrice de moins de déplacements motorisés. Outre la recherche d'une certaine compacité, il conviendra de mettre en place des équipements de proximité, favorables à la marche et au vélo.

Génération de trafic automobile liée aux enjeux urbanistiques pour un jour ouvrable moyen



Situation actuelle : ~10'000 habitants (2007)

Développements projetés : + ~3'500 habitants (2020)

= + 35%

Effets sur le trafic

+8'000 à +8'400 uv/jo dont :

+ 6'000 à +6'300 uv/jo à l'échelle de la ville + 12%
(soit une croissance modérée de moins de 1,5%/an sur 15 ans)

+2'000 à +2'100 uv/jo sur la N7 à Petit-Enghien + 27%
(sur un axe présentant de solides réserves de capacité)

► Peu d'enjeux, à l'exception de :

+2'500 à +2'600 uv/jo au carrefour N7/N285 + 7 à 8%

3.2 POTENTIELS DE DESSERTE DES ZONES DE DEVELOPPEMENT D'HABITAT EN VEHICULES PARTICULIERS, PROJETS ET ENJEUX

Fig. 3.1.3 Outre les projets de développements d'habitat, certains projets d'infrastructures auront une influence non négligeable sur le trafic routier au niveau du carrefour N7/N285, notamment :

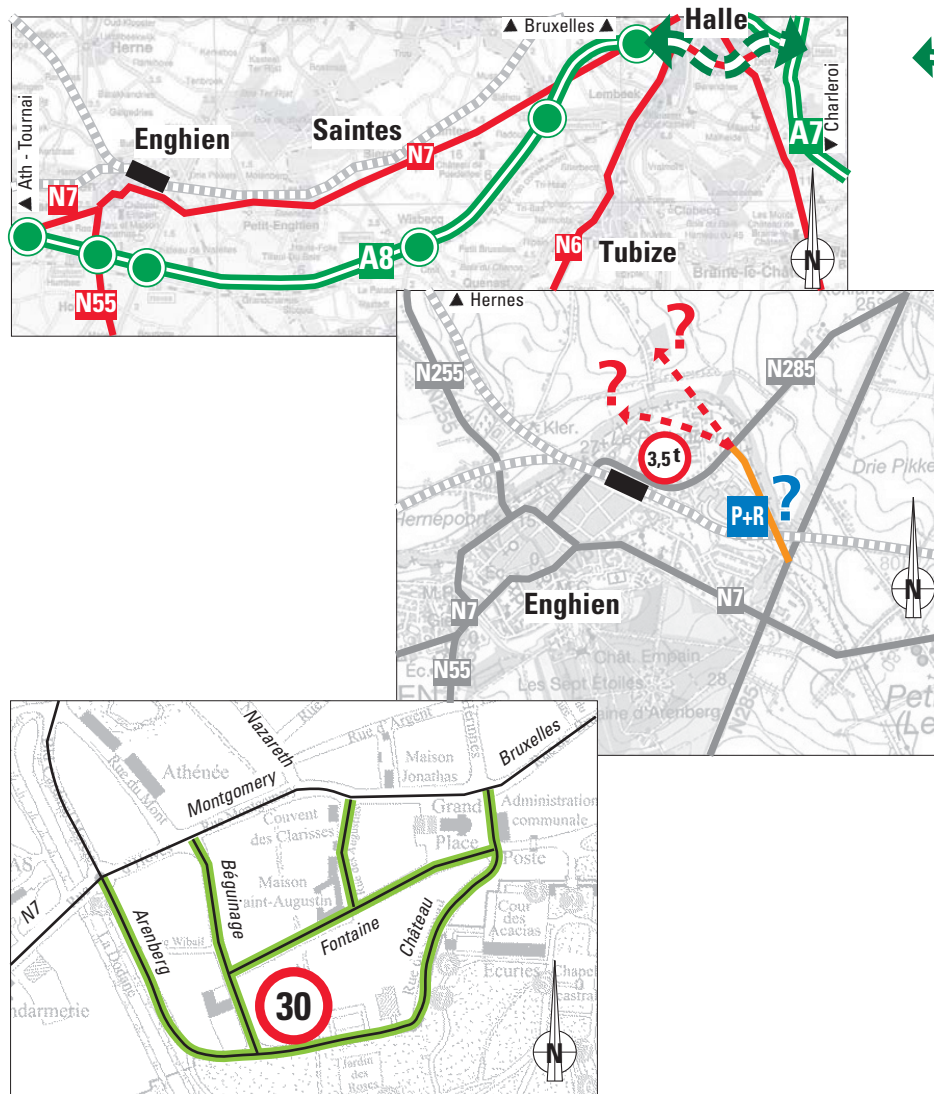
- **le projet de contournement Est** (reliant la N285 à la chaussée d'Asse ;
- **le P+R**, prévu en bordure du contournement.

Fig. 3.1.4 **Le contournement Est**, dans sa version courte en configuration actuelle, **a pour vocation de relier le Nord des voies SNCB** (N285, ZI, gare et futur P+R) **à l'A8, en évitant le centre-ville d'Enghien** (rue du Viaduc notamment). Cette infrastructure engendrerait, à court terme, un accroissement de trafic de + 4'000 véhicules par jour au niveau du carrefour N7/N285 et de + 4'500 sur l'échangeur de Hoves (A8, sortie n°25). A terme, avec une croissance naturelle des flux de plus 2% par an (valeur observée sur l'ensemble de la région autour d'Enghien, voir annexe 3.1.4), la charge de trafic entrant-sortant à l'échangeur de Hoves passerait d'environ 10'000 à 14'000 véhicules par jour, soit ~40% de plus qu'aujourd'hui. A ce niveau, **l'échangeur n'arriverait pas encore à saturation mais s'en approcherait.**

Si le **contournement Est était prolongé vers la N255** (sur territoire flamand), **l'incidence serait nettement plus préjudiciable**. La charge de trafic sur la N285 au Nord de la N7 passerait à 17'000 à 20'000 véhicules par jour, soit 4 à 5 fois plus qu'actuellement. **Ainsi, la capacité de la N285 et de ses accès riverains ne pourrait pas être assurée**. De plus, les analyses des évolutions récentes des charges de trafic en Brabant wallon révèlent de très fortes croissances, supérieures à 4% de trafic, qui "comblent" rapidement les gains de capacité dégagés par chaque nouvelle infrastructure routière (N57, N25, ...). Enfin, la faisabilité du prolongement n'est pas avérée, compte tenu du fait que les emprises existantes ne permettent pas de l'intégrer sur le sol communal. Il devrait donc être aménagé en Brabant flamand, ce qui pose des problèmes de financement et d'acceptabilité. Il est à noter qu'une étude de mobilité réalisée à Herne pose le même constat et juge également ce prolongement non souhaitable.



Projets d'infrastructures routières en cours ou à venir



- À l'échelle régionale
- Le projet de liaison A8 - A7 prévoit la suppression du goulet d'étranglement en traversée de Halle
- ➔ Réalisation envisagée à l'horizon 2013

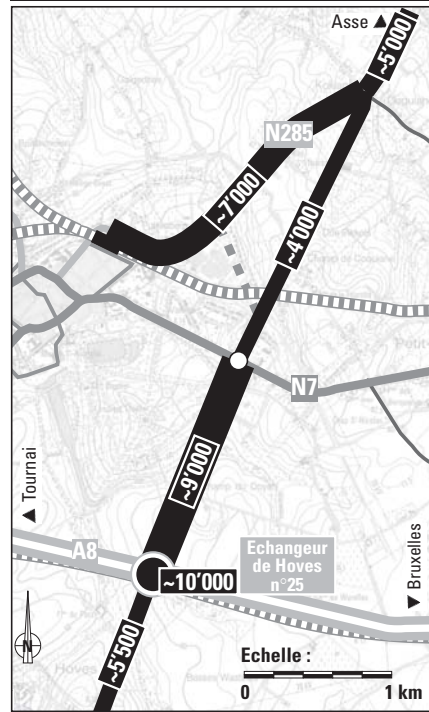
- À l'échelle de la commune élargie
- Le projet de contournement Est est à affiner :
 - le prolonger vers la N255 à l'Ouest en Région flamande ?
 - le raccorder du côté wallon à la route de Herne ?
 - quelles répercussions en termes de trafic au centre-ville et sur la Chaussée d'Asse en particulier : instauration d'une interdiction de circuler pour les poids lourds ?
 - Le projet de P+R (500 places) :
 - quels utilisateurs potentiels ?
 - quelles répercussions sur le carrefour N7-N285 ?

- À l'échelle du centre-ville
- La mise en place d'une zone 30 sur les rues du Béguinage, de la Fontaine, du Château et sur le boulevard d'Arenberg
- ➔ En cours de mise en œuvre

➤ Impact des projets de contournement Est et de P+R (voir figures 3.1.4 et 3.1.5)

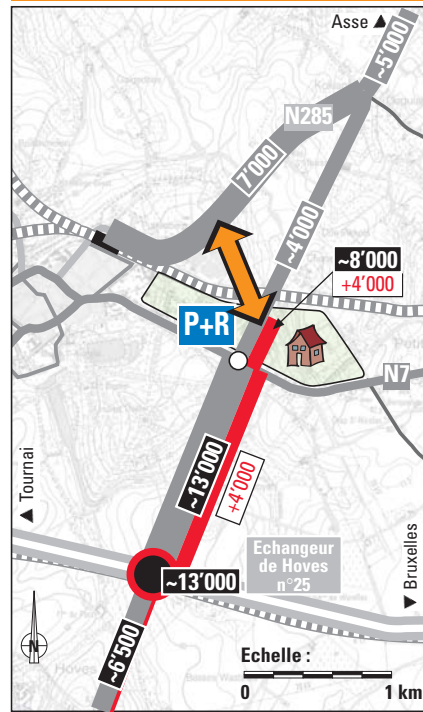
Enjeux du prolongement du contournement routier Est d'Enghien vers la "porte de Herne"

Situation actuelle

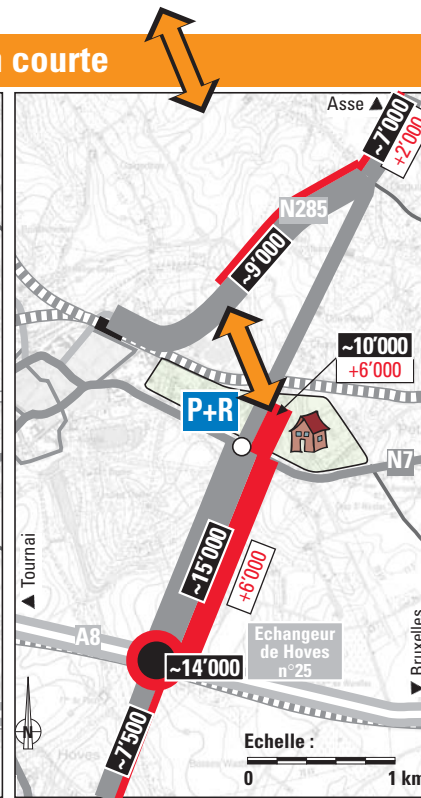


Charges actuelles sur l'axe N285
(uv/jo en avril 2007)

Contournement Est, version courte

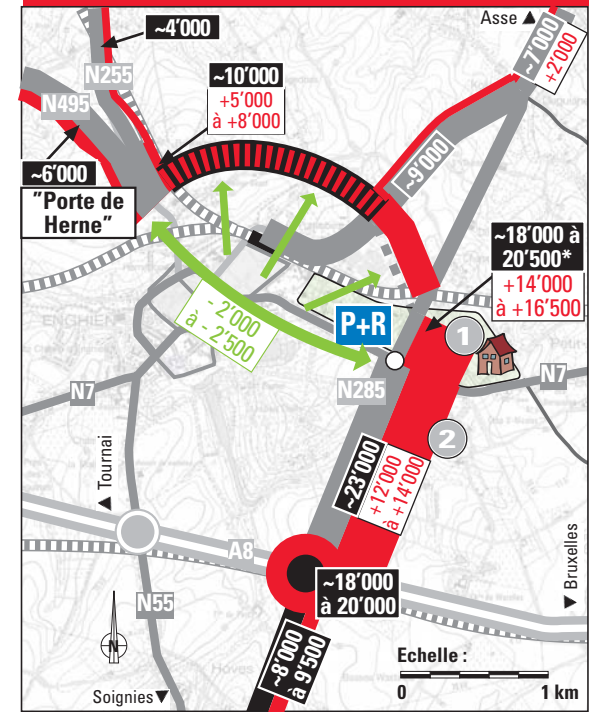


Charges à court-moyen terme
(avec reports, voir figure 3.1.5)



Charges à long terme, avec croissance naturelle des flux
(+~2%/an sur 15 ans), limitée car N285 peu structurante

Contournement Est, avec prolongement vers la N255

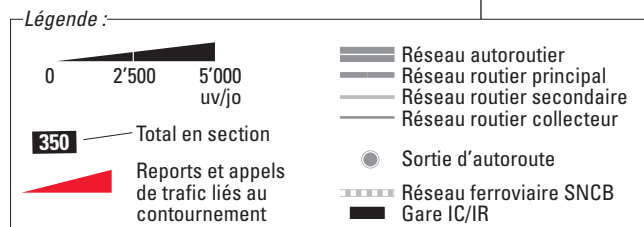


(*) dont >1'500 poids-lourds

Charges à long terme,
(+~3 à 4%/an sur 15 ans), avec croissance forte du trafic due à la suppression du goulet de la porte de Herne

- ① Tronçon de la N285 au Nord de la N7 avec 4 à 5 fois plus de trafic qu'actuellement
- ② Tronçon de la N285 au Sud de la N7 sursaturé

VARIANTE NON ACCEPTABLE



VARIANTE ACCEPTABLE,
mesures d'accompagnement à affiner

Fig. 3.1.5 Ainsi, c'est la variante courte du contournement qui est recommandée par le PCM. **En considérant globalement les impacts des projets de développement d'habitat, du P+R et du contournement Est sur la circulation au carrefour N7/N285**, les constats sont les suivants :

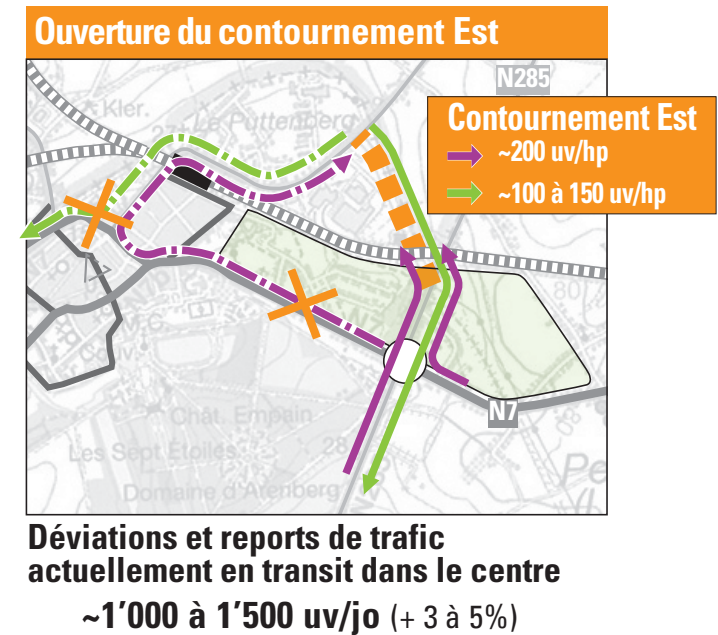
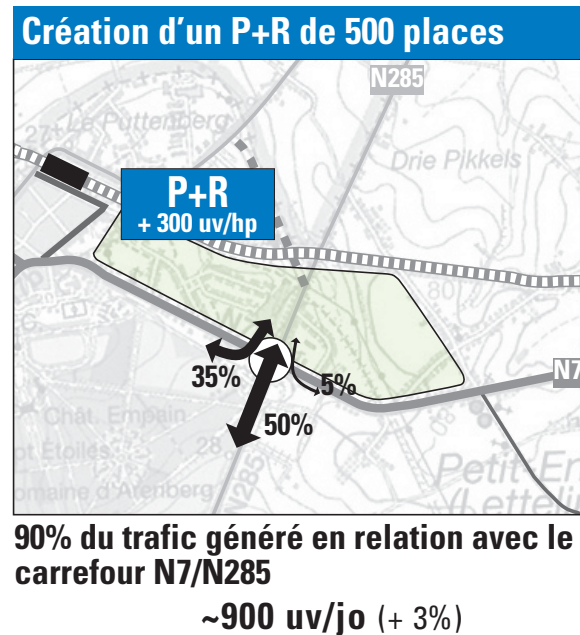
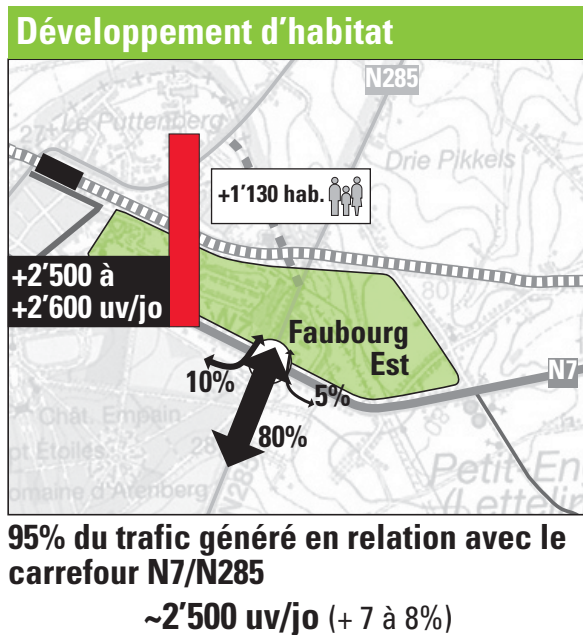
- **les projets auront des incidences acceptables sur le rond-point N7/N285**, qui disposerait encore d'environ 15 à 20% de réserve de capacité;
- **ils n'auront pas d'incidence sur la chaussée de Bruxelles (N7) à l'Ouest du carrefour**, les accroissements liés au développement de l'habitat étant compensés par les reports de flux de transit;
- **ils créeront une surcharge importante sur la N285**, sans saturation des accès riverains au Nord du rond-point, mais avec des accès rendus délicats au Sud du-dit rond-point.

ELEMENTS A RETENIR :

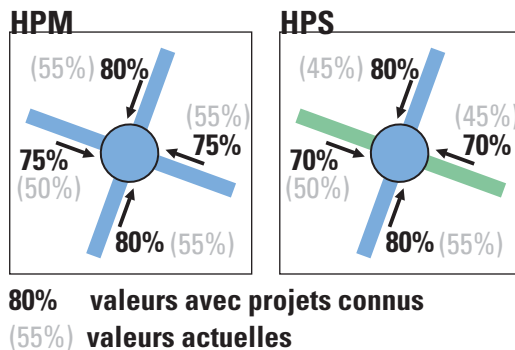
- **Les projets de développement d'habitat, de P+R et de l'ouverture du contournement Est dans sa version courte actuelle sont acceptables en termes de charges de trafic.**
- **Le prolongement du contournement Est, quant à lui, n'est pas recommandé en raison de son incidence préjudiciable en termes d'accroissements de trafic non maîtrisables et de saturation des carrefours.**



Impact des projets de développement d'habitat, de P+R et de contournement Est sur la circulation au carrefour N7/N285



Effets sur la capacité :



En synthèse, les projets connus (habitat, P+R et contournement Est) :

- ▶ ont des incidences acceptables sur le rond-point N7/N285, qui disposera encore d'environ 15 à 20% de réserve de capacité durant les périodes de pointe
- ▶ n'ont pas d'incidence sur la Chaussée de Bruxelles (N7) côté Ouest, les accroissements liés au développement de l'habitat étant compensés par les reports de transit
- ▶ créent une surcharge importante sur la N285 :
 - de + 100% au Nord du rond-point mais, avec 8'000 uv/jo, la voirie et ses accès riverains ne seront pas saturés (avec > 800 poids lourds/jo, soit 4x le flux actuel)
 - de + 55% au Sud du rond-point, dont la charge de près de 13'000 uv/jo en section rendra délicats les accès riverains (sorties en tourne-à-gauche saturées, mais possibilité de rebroussements aux giratoires)

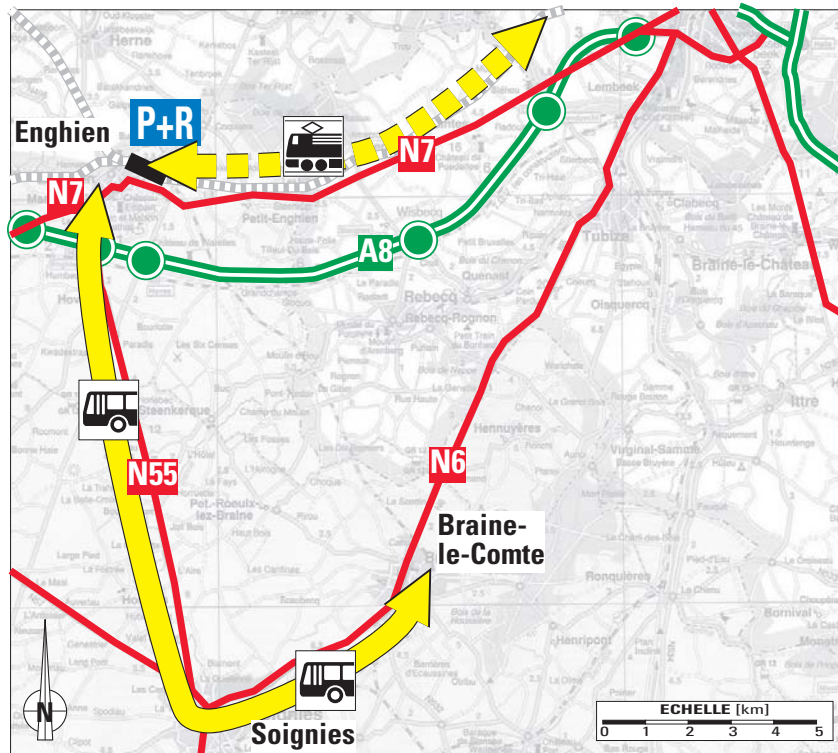
3.3 POTENTIELS DE DESSERTE DES ZONES DE DEVELOPPEMENT D'HABITAT EN TRANSPORTS EN COMMUN, PROJETS ET ENJEUX

Fig. 3.1.6 En ce qui concerne les transports en commun, **à l'échelle régionale**, trois projets structurants peuvent être cités :

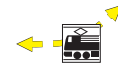
- **l'arrivée du RER** (en cours de mise en œuvre), qui aura toutefois très peu d'impacts au niveau de l'offre ferroviaire;
- **le projet de P+R** (500 nouvelles places, à l'étude), chaussée d'Asse, desservi par le futur contournement Est d'Enghien;
- **la mise en service d'un Rapidobus** (à l'étude) entre Braine-le-Comte, Soignies et Enghien.



Projets de transports en commun en cours ou à venir



► A l'échelle régionale et de la commune élargie, trois projets structurants à court-moyen terme :



- l'arrivée du RER, mais qui aura peu d'impacts au niveau de l'offre ferroviaire (faible augmentation des cadences)



- la création d'un P+R d'environ 500 places, chaussée d'Asse, projetée par la SNCB



- la mise en place d'une ligne Rapidobus entre Braine-le-Comte, Soignies et Enghien, en cours de réflexion par les TEC Hainaut

Fig. 3.1.7
ann 3.1.4

Par rapport aux projets de développement d'habitat, les enjeux des transports en commun révèlent les potentiels d'alternative à la voiture. Pour les **liaisons entre Enghien et les pôles extérieurs**, il est à relever les aspects suivants :

- les transports en commun sont concurrentiels à la voiture pour les liaisons avec Grammont, mais il conviendrait de valoriser les quatre gares intermédiaires (Moerbeke/Viane, Galmaarden, Tollembeek et Herne);
- les transports en commun sont très concurrentiels pour les liaisons avec Hal et Bruxelles, d'autant plus avec le projet de RER. L'A8 est encombrée et la traversée de Hal reste difficile à court terme. A plus long terme, l'assainissement de la traversée de Hal aura des incidences limitées, car les bouchons présents sur le Ring de Bruxelles ne seront pas résolus ;
- les transports en commun présentent une bonne offre pour les liaisons avec Ath et Silly, mais l'A8 et la N7 offrent encore une concurrence automobile "déloyale" vis-à-vis du rail ;
- il n'y a pas de liaison structurante en transports en commun de/vers Ninove ;
- l'offre actuelle de bus sur la liaison de/vers Soignies n'est pas concurrentielle à la voiture sur la N55. Toutefois, en conformité avec les PCM de Soignies et Braine-le-Comte, un Rapidobus est envisagé, notamment en relation avec le Centre Hospitalier et la ZI de Soignies.

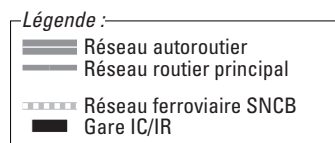
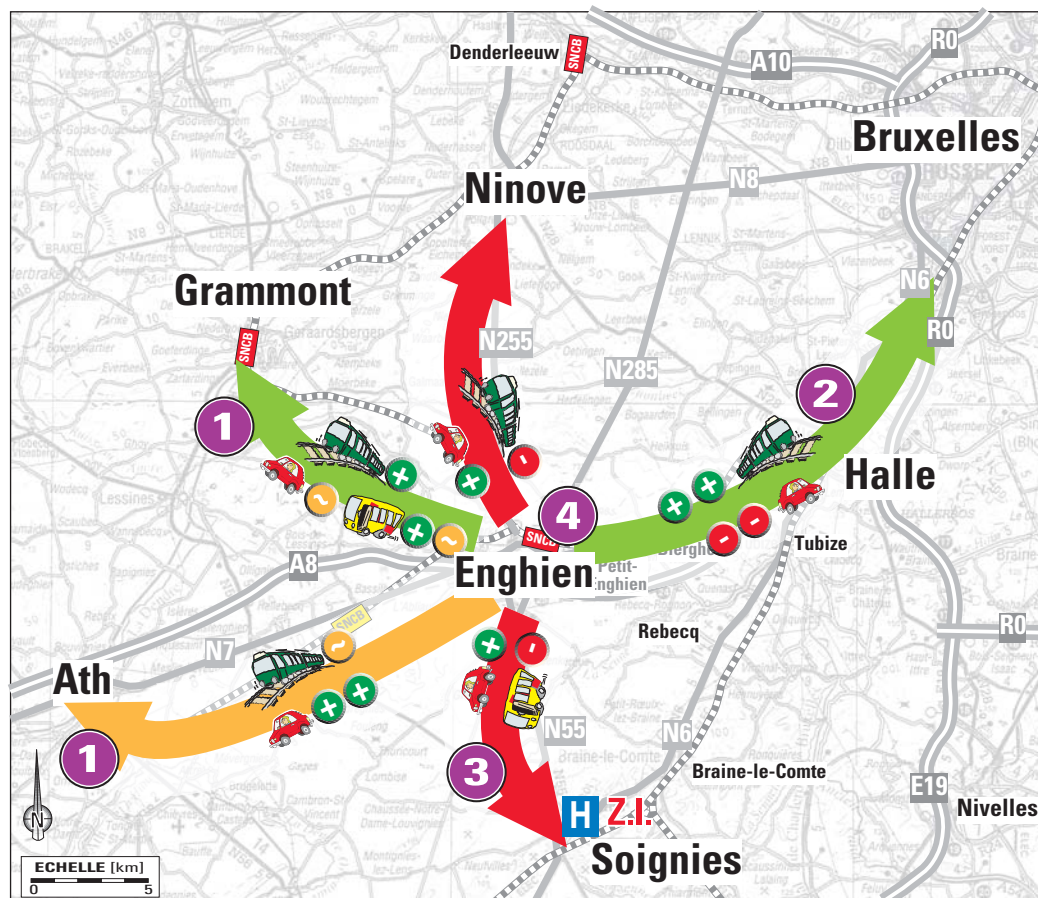
Au niveau local, une meilleure desserte bus entre Marcq et Enghien serait favorable au développement du faubourg Ouest. La desserte du centre Nautisport devrait être accentuée et un déplacement du terminus de la Dodane est souhaité, en raison de problèmes de sécurité liés aux emprises insuffisantes pour l'accueil des écoliers notamment.

ELEMENTS A RETENIR :

- **Il n'y a pas ou peu d'enjeux bus dans les corridors desservis par le rail.**
- **Le futur RER présente un fort potentiel, mais a comme inconvénient de ne pas offrir d'arrêt sur 10 kilomètres entre Enghien et Hal (voir le chapitre 3.5 des P+R ci-après).**
- **Le projet de Rapidobus offre un enjeu essentiel de liaison bus de/vers Soignies, passant par le centre Nautisport.**
- **Des enjeux forts au centre d'Enghien et pour la desserte des faubourgs Ouest et Est subsistent, notamment concernant leur desserte par les transports en commun et leurs liaisons avec le centre-ville et la gare pour les modes doux.**



Potentiels d'alternative à la voiture, enjeux des transports en commun



Pour les liaisons entre Enghien et les pôles extérieurs :

Potentiel TC → bon → moyen → insuffisant

- pour les liaisons avec Grammont, les transports en commun sont concurrentiels à la voiture, il faut encore valoriser les 4 gares intermédiaires (Moerbeke/Viane, Galmaarden, Tollembeek et Herne)
- pour les liaisons avec Halle et Bruxelles, les transports en commun sont très concurrentiels, d'autant plus avec le projet de RER. L'A8 est encombrée et la traversée de Halle reste difficile à court terme
- pour les liaisons avec Ath, les transports en commun présentent une bonne offre, mais l'A8 et la N7 présentent une concurrence "déloyale" avec le rail
- peu d'enjeu de liaison structurante en transports en commun de/vers Ninove
- l'offre actuelle de bus sur la liaison de/vers Soignies n'est pas concurrentielle à la voiture sur la N55. En conformité avec les PCM de Soignies et de Braine-le-Comte, un Rapidobus est envisagé

- Pas/peu d'enjeux bus dans les corridors desservis par le rail
- RER fort, mais sans arrêt sur 10 km entre Enghien et Halle de/vers Bruxelles
➔ Quelle valorisation ? (voir annexe 3.1.7)
- Un enjeu de liaison bus de/vers Soignies (Centre hospitalier, zone industrielle, ... voir figure 3.3.1)
- Des enjeux forts au centre d'Enghien et pour la desserte des faubourgs (voir figures 3.3.3 et 3.3.4)

3.4 POTENTIELS DE DESSERTE DES ZONES DE DEVELOPPEMENT D'HABITAT EN MODES DOUX (PIETONS ET DEUX ROUES) ET ENJEUX

Quartiers Ouest

Fig. 3.1.8 A l'Ouest, le secteur de Marcq est en cours d'urbanisation sur une base de faible densité, celle des lotissements de villas « 4 façades ». Cette densité est typique des développements suburbains à forte motorisation individuelle. Le profil de mobilité, en dépit de la crise énergétique, restera vraisemblablement celui d'une forte captivité de la voiture individuelle, étant donné que la desserte par les transports publics ne pourrait y être que réduite aux besoins minimums, du moins à l'intérieur de cette poche d'habitat. Cependant, ce secteur est relié par deux chemins réservés aux modes doux qui rabattent soit sur le pavé d'Ath, soit sur la rue Champs d'Enghien, avec des distances très acceptables à pied et a fortiori à vélo vers les pôles du Grand Collège et du centre-ville. Une réelle alternative avec les modes doux existe donc, dont le succès dépendra de la qualité des aménagements et de sa promotion.

Quartiers Est

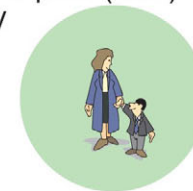
La ZACC de Petit Enghien n'est pas encore mise en œuvre. En fonction de la volonté communale, mais aussi de l'évolution des prix du foncier comme des considérations environnementales, l'urbanisation future devrait s'effectuer dans une densité intermédiaire entre celle du centre-ville et celle des lotissements suburbains typiques. La plus grande densité jointe à une offre TEC déjà favorable sur la chaussée de Bruxelles laisse augurer d'un profil de mobilité plus partagé entre les différents modes. De plus, ce secteur reste compris dans un rayon de 5 km du centre d'Enghien, ce qui correspond à une distance favorable à l'usage des deux-roues. Le développement de ce secteur justifierait une amélioration des services TEC existant sur la chaussée de Bruxelles, voire une adaptation de l'itinéraire de manière à traverser la ZACC. En même temps, il sera nécessaire de prévoir une sécurisation accrue de la circulation des deux-roues sur la chaussée, ainsi que le raccordement de la ZACC au réseau de chemins menant à la gare.



Concept des déplacements modes doux à l'échelle de l'agglomération



Encouragement des liaisons piétonnes entre les faubourgs et le centre-ville au travers d'un rayon de 15 minutes à pied (1km) depuis la gare et la Place Delannoy



Encouragement de la mixité dans les espaces encore urbanisables (services, commerces, densité de l'habitat) et de leur liaison avec le centre-ville par le vélo.



Gestion des voiries d'accès selon le contexte urbain traversé.



Traitement des entrées d'agglomération et du cœur historique



Activités génératrices déplacements doux



3.5 ENJEUX LIES AUX P+R ET AUX NAVETTEURS SNCB

Ann.3.1.5 Au niveau régional, en comparant les quatre axes principaux d'accès entre la Wallonie au Sud et Bruxelles au Nord (Enghien, Braine-le-Comte, Nivelles et Ottignies), malgré une offre ferroviaire intéressante et une part de trafic automobile importante, l'axe Enghien - Hal dispose proportionnellement de :

- trop peu de places de P+R (de l'ordre de 500 places existantes, contre 3'000 – 3'500 sur l'axe Nivelles – Waterloo – Braine l'Alleud, par exemple) ;
- d'une part encore trop faible de montées de voyageurs dans les trains (de l'ordre de 3'000 à 3'500 voyageurs montés par jour ouvrable contre 5'000 à 6'000 pour d'autres gares similaires, en Brabant wallon).

L'offre en intermodalité doit dès lors être accentuée.

Ann.3.1.6 **Pour les navetteurs originaires des zones Nord et Nord-Ouest d'Enghien, il convient de valoriser les gares proches, en amont d'Enghien** (sur la ligne de Grammont), les accès à l'A8 et à la gare d'Enghien étant relativement difficiles.

Les navetteurs originaires du Sud-Ouest d'Enghien peuvent être orientés vers le P+R et la gare de Silly, où la SNCB prévoit des travaux d'accroissement de la capacité d'accueil.

Ann.3.1.7 Enfin, **les autres navetteurs resteront dépendants de la gare d'Enghien** (faut-il dès lors en accroître la capacité du P+R ?) **ou d'un éventuel nouveau point d'arrêt en aval d'Enghien** (à Petit-Enghien, Bierghes ou Saintes-ZAEM). Ces alternatives ont été analysées et comparées.



Fig. 3.1.9 L'analyse des opportunités de rabattement vers un nouveau P+R et du potentiel de fréquentation d'une nouvelle gare entre Enghien et Hal fait ressortir **plusieurs variantes pour le P+R d'Enghien** :

- une variante d'extension maximale du P+R d'Enghien, passant à 900 places, lui conférant un statut de P+R régional. Une telle offre de parking contribuerait à la saturation du cœur d'Enghien et nécessiterait des mesures d'accompagnement volontaristes en termes de circulation et de stationnement au centre-ville et aux abords de la gare;

Ann. 3.1.8 • deux variantes sont dès lors envisageables en cas d'ouverture d'un nouveau point d'arrêt en aval d'Enghien :

- une variante hyper volontariste, qui limite le P+R d'Enghien à un rôle purement communal, avec 200 à 300 places exclusivement réservées aux usagers locaux et le report des autres navetteurs vers un nouveau point d'arrêt RER, à Saintes-ZAEM, par exemple. Cette variante est peu réaliste en raison de l'attractivité de la gare d'Enghien, située sur un nœud ferroviaire important et desservie par des trains IC/IR;
- **une variante volontariste maîtrisée, recommandée et explicitée ci-après.**

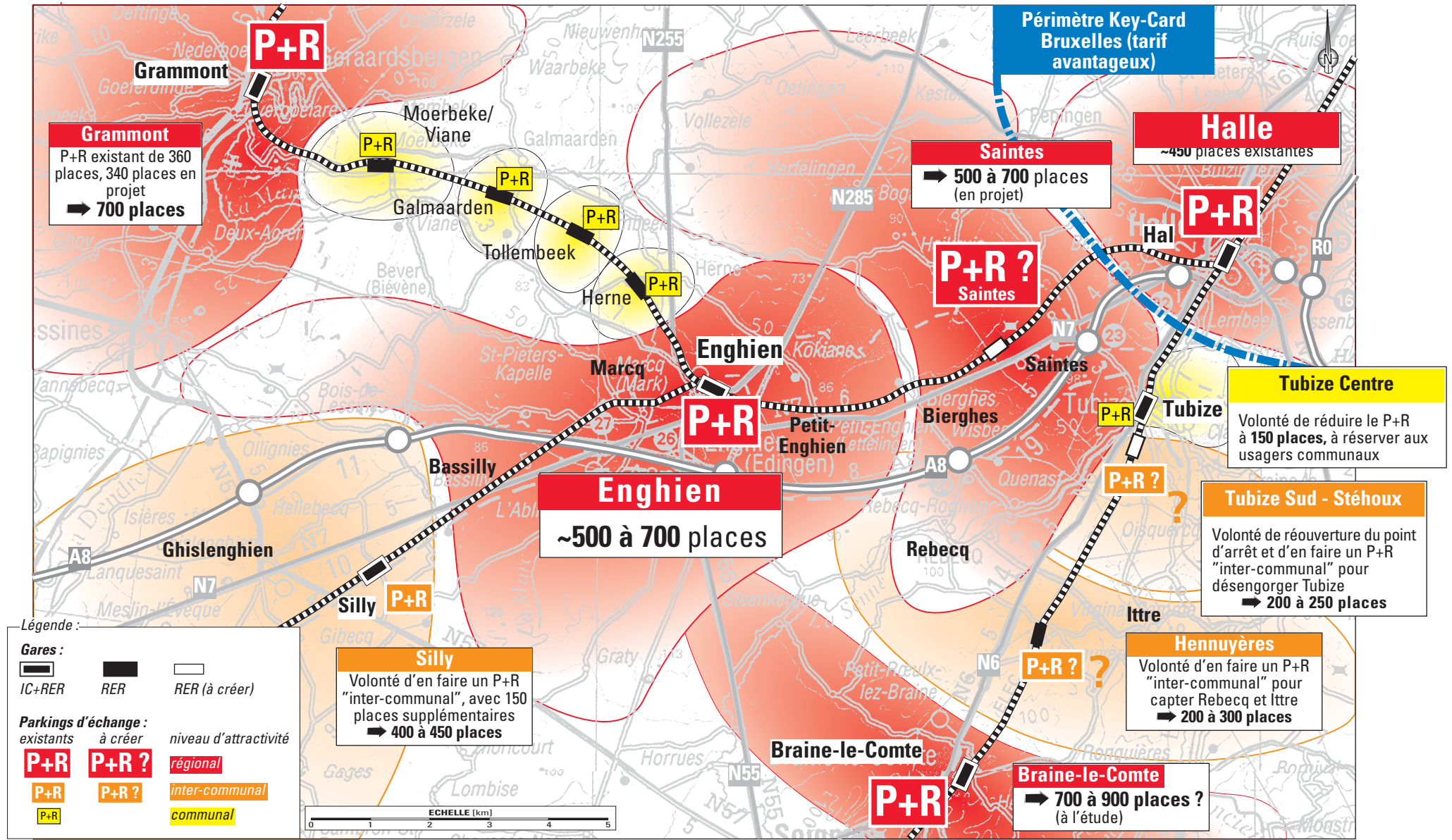
CONCEPT DE P+R RECOMMANDE :

- **limiter le P+R d'Enghien à ~500 à 700 places, en réduisant la pression du stationnement des navetteurs aux abords de la gare et dans le centre-ville.** En effet, Enghien est et restera un nœud ferroviaire essentiel vers la capitale. Il importe dès lors de renforcer la capacité d'accueil en gare d'Enghien par une extension du P+R, **en préservant la possibilité d'offrir une alternative proche, à court-moyen terme, que ce soit à Petit-Enghien ou à Bierghes;**
- **aménager un nouveau P+R à Saintes-ZAEM de 500 à 700 places,** afin d'accueillir notamment les habitants du Nord-Est d'Enghien. Cette alternative est retenue à moyen-long terme, car c'est la seule qui offre un potentiel de contreflux : les navetteurs vers Bruxelles croisant les employés et clients de la ZAEM et de la ZI. Cette fonction n'existerait ni à Petit-Enghien ni à Bierghes, **où l'ouverture de simples points d'arrêts RER pourrait "alléger" la saturation à Enghien.**

Ce scénario n'est envisageable qu'avec une nouvelle gare, voire avec une nouvelle desserte ferroviaire en aval d'Enghien, à affiner.



Rôles et types de P+R projetés à court et moyen termes au niveau régional - Synthèse



4. PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES – ENJEUX ET PROPOSITIONS

4.1 ENJEUX DE REAMENAGEMENT DU CENTRE-VILLE

Fig. 3.2.1 A moins d'un bouleversement des conditions générales de la mobilité, **la croissance des flux de circulation automobile est inévitable du fait des développements d'habitat attendus et de la dynamique du Brabant, notamment.** Dans le cas d'Enghien, les flux traversant l'aire habitée comportent une large part de transit, vu l'absence de rocade au Nord de la ville. Ces flux sont très problématiques dans le centre historique et commerçant de la ville et n'y sont pas justifiés. A condition d'en écarter la circulation de transit, il est possible d'y rénover fondamentalement l'espace public au profit de l'animation urbaine et de la dynamique des activités commerciales et touristiques.

L'enjeu est la relance du centre historique en tant que cœur animé de la ville, la valorisation du centre comme quartier d'habitation, à savoir la "récompense" des habitants qui ont fait le choix durable d'habiter dans la densité urbaine. En effet, non seulement le centre-ville est exceptionnellement habité en comparaison d'autres villes de même taille, mais son attractivité ne se dément pas, tandis que le patrimoine architectural fait potentiellement d'Enghien une étape touristique. Enfin, il est unanimement constaté que l'apaisement des rues et la rénovation de l'espace public ont un effet favorable sur la vitalité commerciale.

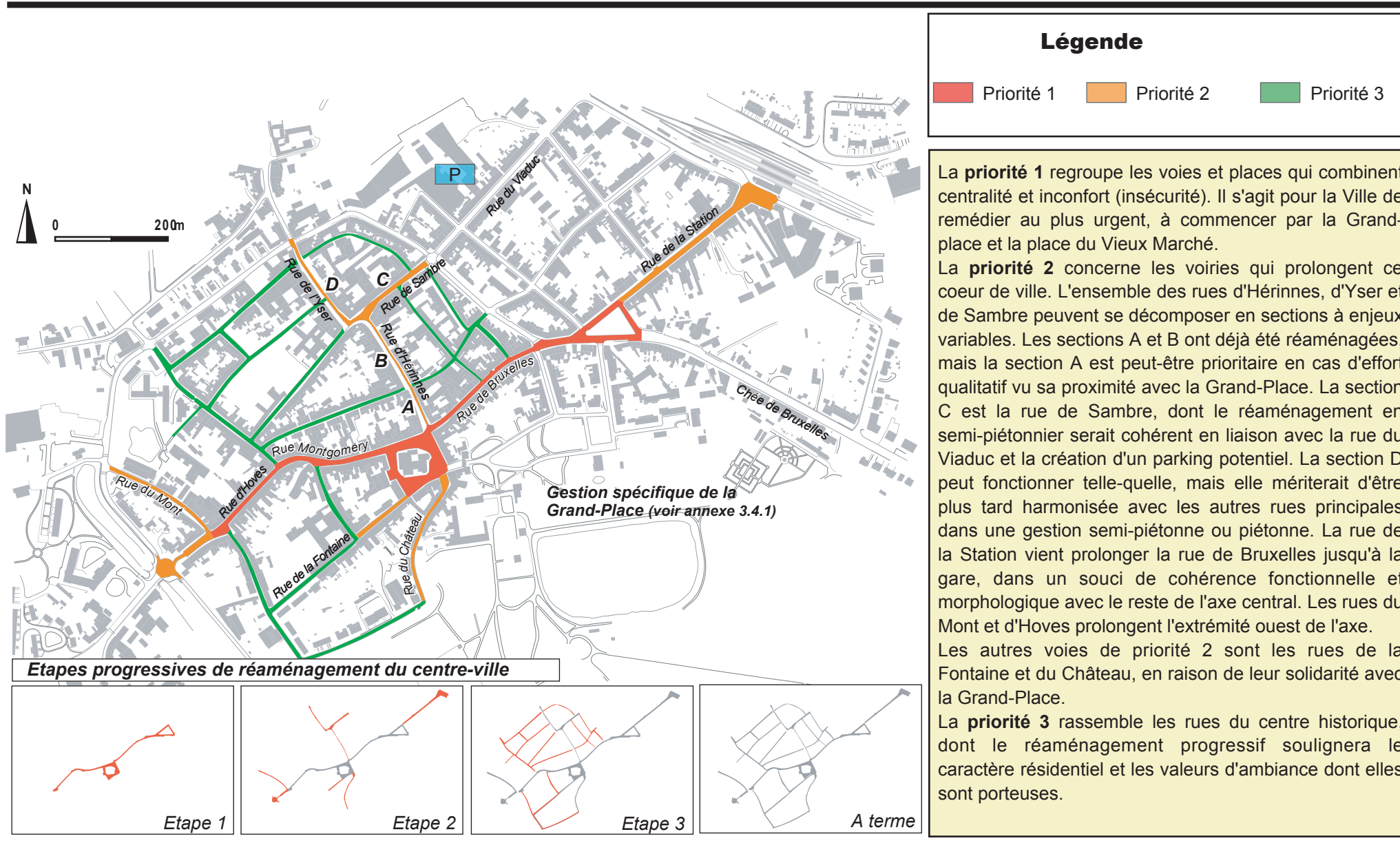
Le réaménagement du centre d'Enghien devrait s'étager en trois priorités :

- **restituer confort et sécurité aux piétons sur l'axe Est-Ouest Montgomery – Grand-Place – Bruxelles**, de la rue d'Hoves jusqu'au Vieux Marché, en privilégiant la qualité d'ambiance. Ceci va de pair avec l'augmentation escomptée de l'attractivité commerciale et touristique ;
- **homogénéiser avec le traitement de l'axe Est-Ouest les tronçons de rues principales** (Hérinnes, Yser, avec la rue de Sambre), à mesure des moyens disponibles ;
- **mettre en valeur l'ensemble des voiries locales du centre historique.**

La conception de l'espace public rénové devrait privilégier un aspect homogène pour l'ensemble des voiries, dans un aménagement permettant la pluralité des gestions dans l'espace ou dans le temps (piétonnier lors de braderies par exemple, semi-piétonnier, circulation locale, ...).



Gestion du centre-ville : enjeux de réaménagement



Légende

- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3

La **priorité 1** regroupe les voies et places qui combinent centralité et inconfort (insécurité). Il s'agit pour la Ville de remédier au plus urgent, à commencer par la Grand-place et la place du Vieux Marché.

La **priorité 2** concerne les voiries qui prolongent ce coeur de ville. L'ensemble des rues d'Hermines, d'Yser et de Sambre peuvent se décomposer en sections à enjeux variables. Les sections A et B ont déjà été réaménagées, mais la section A est peut-être prioritaire en cas d'effort qualitatif vu sa proximité avec la Grand-Place. La section C est la rue de Sambre, dont le réaménagement en semi-piétonnier serait cohérent en liaison avec la rue du Viaduc et la création d'un parking potentiel. La section D peut fonctionner telle-quelle, mais elle mériterait d'être plus tard harmonisée avec les autres rues principales dans une gestion semi-piétonne ou piétonne. La rue de la Station vient prolonger la rue de Bruxelles jusqu'à la gare, dans un souci de cohérence fonctionnelle et morphologique avec le reste de l'axe central. Les rues du Mont et d'Hoves prolongent l'extrémité ouest de l'axe. Les autres voies de priorité 2 sont les rues de la Fontaine et du Château, en raison de leur solidarité avec la Grand-Place.

La **priorité 3** rassemble les rues du centre historique, dont le réaménagement progressif soulignera le caractère résidentiel et les valeurs d'ambiance dont elles sont porteuses.

4.2 RAPPEL DES ENJEUX LIÉS AUX FLUX CIRCULANT ACTUELLEMENT AU CENTRE-VILLE

Ann. 3.2.1 Les **potentiels d'utilisation des voiries, liés au contexte local, définissent les enjeux du plan de circulation**. Ainsi, certaines voiries doivent être soulagées car elles sont soit étroites et à fort potentiel patrimonial, soit liées à des établissements scolaires. C'est le cas des rues Montgomery, de Bruxelles, du Mont et de la rue du Viaduc, ainsi que de la Grand-Place. D'autres doivent être préservées, comme toutes les petites rues résidentielles, souvent étroites, que sont les rues des Capucins, d'Argent, du Patronage, des Tulipes, des Augustines, du Château, et bien d'autres qui forment des îlots de quartier. Enfin, des rues ou tronçons de rue peuvent être valorisés, car ils sont conçus pour accueillir du trafic et/ou sont actuellement peu sollicités, tels que les remparts, la rue de l'Yser et la rue de Sambre, l'avenue Reine Astrid, la rue de la Station, etc.

De manière générale, quel que soit l'aménagement du centre-ville qui sera réalisé, **le trafic de transit actuel qui traverse le centre-ville d'Enghien devra être reporté sur d'autres voies que celles de l'hyper-centre. Ces reports de trafic sont fortement contraints par la frontière flamande au Nord et par le Parc au Sud.**

L'identification des enjeux en matière de circulation s'est faite de manière itérative pour les différents modes de déplacements. Pour rappel, la phase 1 de diagnostic a montré que la situation n'est satisfaisante pour aucun usager au centre-ville :

- **pour les automobiles :**

- les flux de transit sont "contraints" par le réseau routier existant à une traversée de l'hyper-centre, pour les liaisons entre le Sud-Ouest (N7 pavé d'Ath et N55 – Soignies) et le Nord-Est (ZI, gare, N7 rue de Bruxelles), avec des conditions de circulation fort variable et généralement pas attractive ;
- les flux d'échanges sont pénalisés par les surcharges de trafic ;
- l'accessibilité locale, notamment le stationnement sur les axes de transit du centre-ville, est rendue difficile par la pression imposée par des charges de trafic élevées (un usager en transit qui s'impatiente derrière un client des commerces qui effectue une manœuvre de stationnement) ;
- les livraisons ne sont pas mieux loties (peu d'espace disponible, ...) ;

- **pour les transports en commun :**

- les itinéraires aller étant différents de ceux pratiqués au retour, la lisibilité du réseau est mauvaise ;
- les voiries étroites empruntées et les charges de trafic élevées qui y sont rencontrées rendent leur progression et donc le respect des horaires très aléatoires, pénalisant rôle important joué par les bus pour le rabattement sur le rail (risque de rater sa correspondance) ;



- **pour les modes doux** (deux roues, piétons et personnes à mobilité réduite) :
 - il n'y a pas d'itinéraire cyclable aménagé et les emprises étriquées au centre-ville ne permettraient pas de baliser des bandes cyclables par exemple. De plus, les charges de trafic très élevées rencontrées ne permettent pas d'assurer une cohabitation confortable et en toute sécurité des cyclistes avec les véhicules motorisés dans l'espace urbain actuel ;
 - les trottoirs sont beaucoup trop étroits, avec des conditions de confort et de sécurité inacceptables. Les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite le sont également ;
- **en terme de qualité des espaces publics, de convivialité** :
 - le diagnostic montre qu'Enghien dispose d'un centre-ville densément habité, ce sont autant de riverains confrontés à des pollutions sonore et atmosphérique importantes, confinées dans des rues étroites ;
 - le centre-ville d'Enghien, malgré un patrimoine touristique (le Parc), architectural et commercial intéressant, présente ainsi une image pas/peu conviviale.

En bref, il s'agit là du principal enjeu du PCM pour le centre-ville, plus important que l'accès à la gare, le stationnement ou le projet de contournement Est, par exemple.

Dans un contexte historique aux voiries étroites et fortement contraint comme Enghien (Parc, frontière, ...), il n'y a pas pléthore de solution et certainement pas de solution "miracle", aisée à mettre en œuvre.

Ainsi, trois approches sont envisageables :

- ne rien faire, ce qui n'est évidemment pas l'objet du PCM... ;
- consentir à la seule solution susceptible de répondre aux attentes des modes doux, de la convivialité du centre-ville, de sa dynamique économique et cohérente avec sa qualité patrimoniale, soit poser un geste fort et volontariste en créant une coupure du transit sur l'axe Montgomery – Bruxelles (voir chapitre 6 des modes doux ci-après) ;
- envisager, en première étape provisoire à court terme uniquement, un réaménagement de type zone de rencontre susceptible d'améliorer la situation pour les modes doux, sans requérir de mesures d'accompagnement "lourdes".



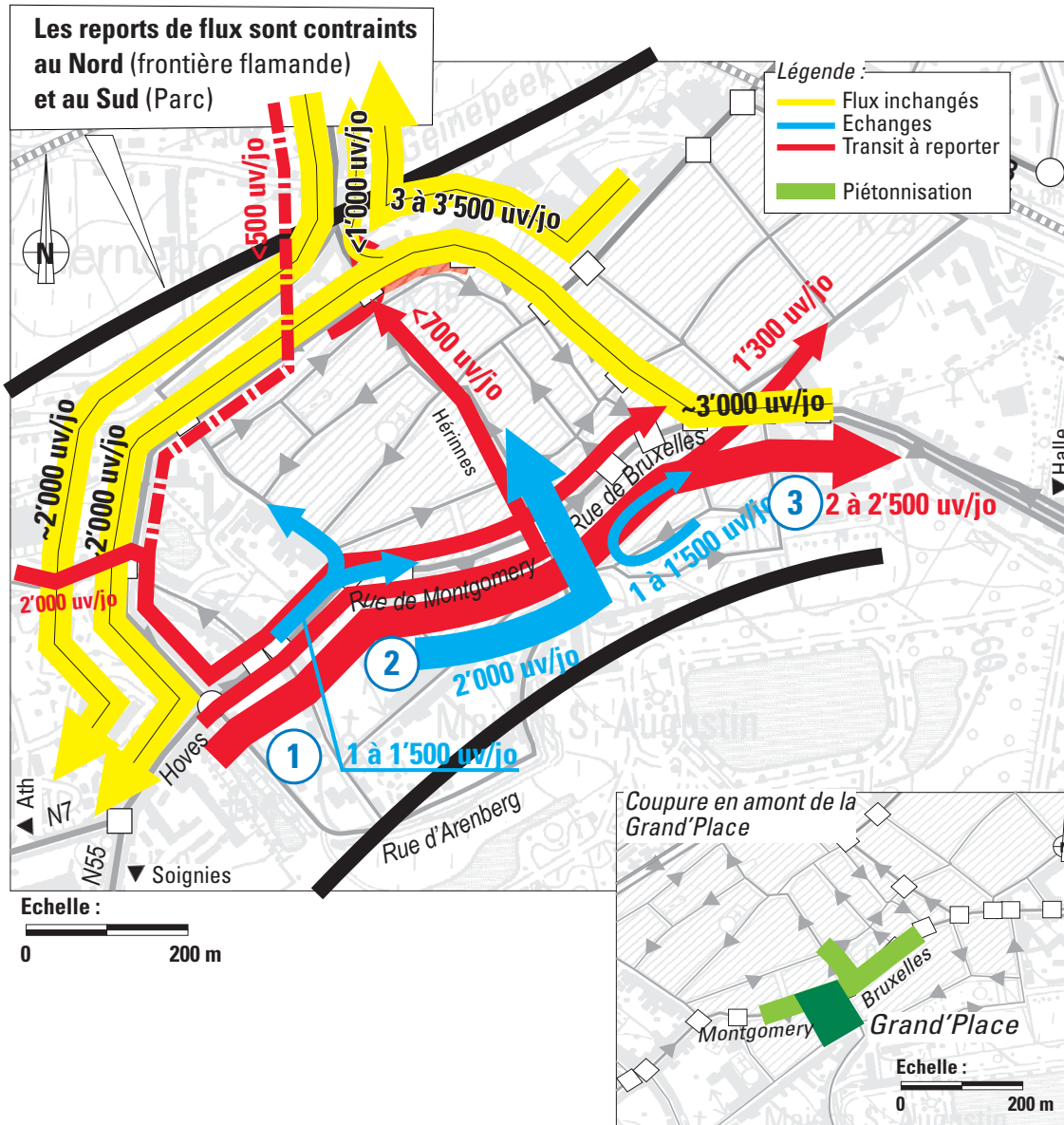
Fig. 3.2.2 L'enjeu de réaménagement du centre-ville vise donc en première approche une **coupure du trafic de transit, en amont de la Grand-Place**. Dans ce cas, la circulation pourrait être contrainte dans les rues Montgomery, d'Hérinnes et de Bruxelles et sur la Grand-Place (ou limitée selon certaines heures et/ou certaines conditions). Ainsi, environ 7'500 à 8'000 véhicules par jour devraient être reportés de ces axes vers des itinéraires de substitution. **Cette variante est très volontariste et apporte un réel confort dans l'hyper-centre.**

Cinq sous-variantes relatives à l'accueil du trafic ainsi reporté des rues de l'hyper-centre sont analysées et comparées aux chapitres 4.3 et 4.4 ci-après :

- les sous-variantes 1 "légères" :
 - 1.1 – variante de base – avec le maintien des circulations actuelles (statu quo) ;
 - 1.2 la variante de base, avec la mise à double sens du rempart Saint-Christophe ;
 - 1.3 la variante de base, avec la valorisation de l'A8 et du contournement Est d'Enghien ;
- les sous-variantes 2 "lourdes" :
 - 2.1 la mise à double sens de l'ensemble des remparts ;
 - 2.2 variante 2.1, avec la mise à double sens partielle des remparts, ainsi que la création d'une boucle via une nouvelle voirie sur les terrains des anciens établissements "Wielant".



Potentiels de reports de trafic selon la variante "coupure du transit volontariste, en amont de la Grand'Place"



Coupe du trafic en amont de la Grand'Place et réorganisation des circulations rues de Montgomery, d'Hérinnes et de Bruxelles

Trafic de transit à reporter : 7'500 à 8'000 uv/jo

1	2	3
Rue d'Hoves	Rue de Montgomery	Rue de Bruxelles
~ -5,5 à -6'000	~ -5,5 à -6'000	~ -4,8 à -5'300
-2'000	-2'000	-1 à -1'500
Totaux	Totaux	Totaux
~ -7,5 à -8'000	~ -7,5 à -8'000	~ -5,8 à -6'800

VARIANTES À ÉTUDIER
(voir figures 3.2.4 à 3.2.6)

Fig. 3.2.3 Une deuxième variante moins volontariste a été testée, avec un réaménagement du centre-ville visant une **coupure de transit plus "restreinte", en aval de la Grand-Place**. Dans ce cas, la circulation pourrait être inversée ou interdite dans les rues d'Hérinnes et de Bruxelles et dans l'angle Nord de la Grand-Place (ou limitée selon certaines heures et/ou certaines conditions). Elle serait maintenue, tout en étant contrainte par des aménagements physiques et/ou des limitations de vitesse (zone 30) dans les rues Montgomery, les bords Ouest et Sud de la Grand-Place. Avec cette "coupure", quelque 3'500 à 4'000 véhicules devraient être reportés hors de l'hyper-centre, chaque jour.

Cette variante moins volontariste présente toutefois un risque difficilement "maîtrisable" que ces flux se reportent directement vers l'avenue Elisabeth et la rue Saint-Quentin, pas/peu adaptées à un doublement de leur trafic actuellement recensé.

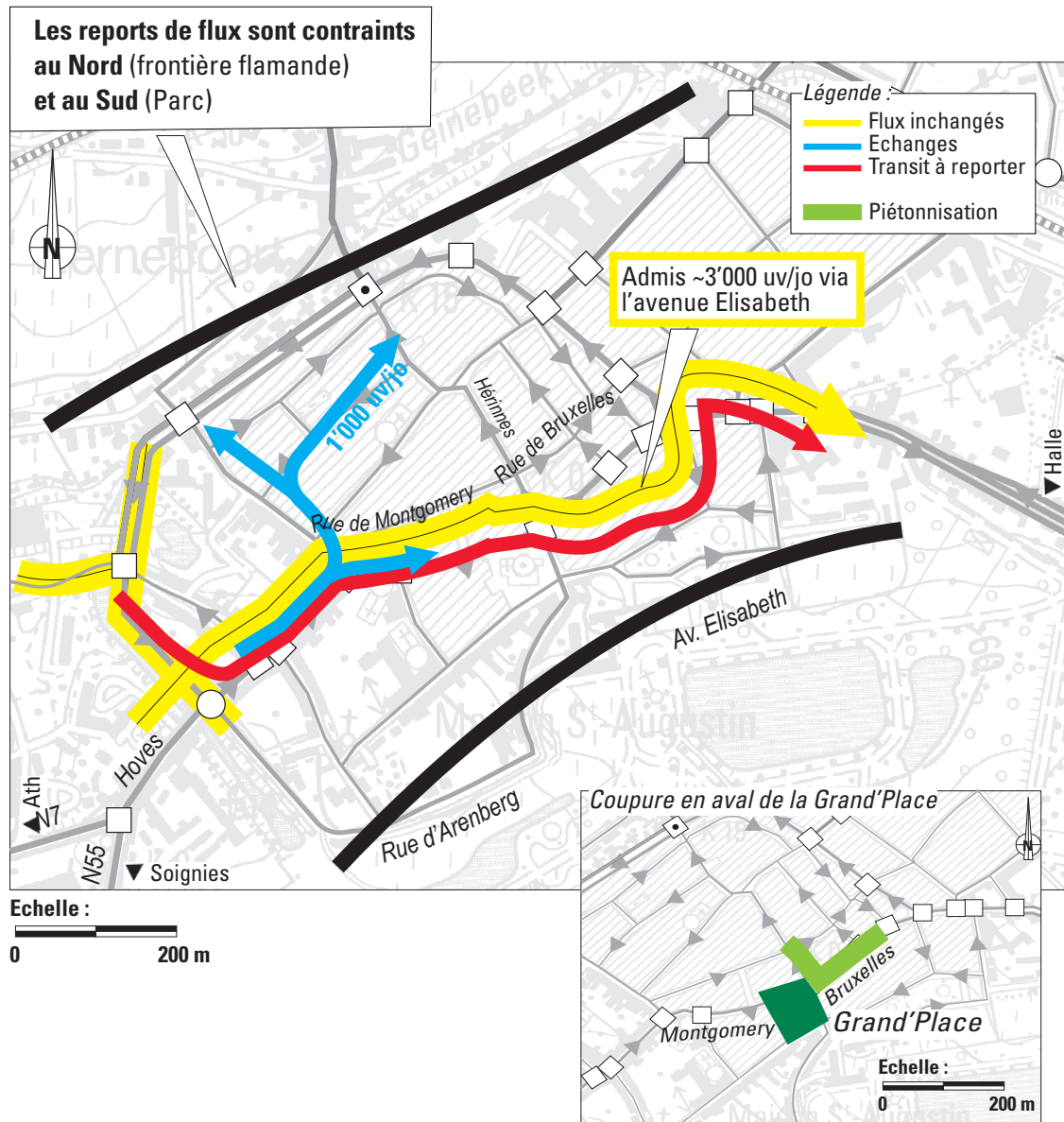
Le transit de l'Ouest vers l'Est, soit le plus important, serait donc toujours autorisé à traverser le centre, même de manière limitée, et des "fuites" de trafic à travers les quartiers résidentiels se produiraient. **Cette variante "légère" avec une coupure restreinte en aval de la Grand-Place n'est donc pas recommandée !**

ELEMENTS A RETENIR :

- **Valorisation du centre-ville souhaitée par la commune, essentiellement la Grand-Place et la place du Vieux Marché**
- **Reports de trafic contraints au Nord par la frontière flamande et au Sud par le Parc, sans autre alternative valorisable** (l'utilisation de l'A8 représente un détour trop dissuasif).
- **Coupure du transit recommandé en amont de la Grand-Place permettant un gain au niveau de l'hyper-centre, mais impliquant le report du trafic de transit et des changements d'itinéraires pour certains flux d'accès au centre-ville** (environ 7'500 à 8'000 vhc/jo concernés au total).



Enjeux de report de trafic selon la variante "coupure du transit restreinte, en aval de la Grand'Place"



Coupure "restreinte", en aval de la Grand'Place :

- Circulation maintenue mais limitée rue de Montgomery, le long de la Grand'Place, avenue Elisabeth et rue Saint Quentin
- Circulation interdite (ou limitée selon les heures) rues d'Hérinnes et de Bruxelles

➡ **Trafic à reporter : 3'500 à 4'000 uv/jo**

Rue d'Hoves	Rue de Montgomery	Rue de Bruxelles
~ -2,5 à -3'000	~ -2,5 à -3'000	~ -1,8 à -2'300
-1'000	-1'000	-1 à -1'500
Totaux ~ -3,5 à -4'000	~ -3,5 à -4'000	~ -3 à -4'000

Trafic de transit à reporter : 3'500 à 4'000 uv/jo

Mais :

- maintien d'une possibilité de transit à travers le centre
- risque de "fuite" de trafic à travers les quartiers résidentiels

**VARIANTE
NON RETENUE**

4.3 COUPURE DU TRANSIT : ANALYSE DE FAISABILITE DES VARIANTES 1 "LEGERES"

4.3.1 Sous-variante 1.1 "de base" : Maintien des circulations actuelles

Fig. 3.2.4 Le maintien de l'organisation des circulations actuelles, mais avec une limitation du transit par le centre (en amont et en aval de la Grand-Place), provoquerait des flux de transit à travers les quartiers résidentiels et/ou sur des voiries inadaptées. **Cette variante est donc à écarter.**

4.3.2 Sous-variante 1.2 : Mise à double sens du rempart Saint-Christophe seul

Ann. 3.2.2 et 3.2.3 **La mise à double sens du seul rempart Saint-Christophe est réalisable en termes d'emprises, mais nécessite la suppression d'une dizaine de places de stationnement et le déplacement du terminus des bus de la Dodane.** En termes d'exploitation et de capacité des carrefours, **l'installation de feux est nécessaire aux trois carrefours structurants**, afin de les sécuriser et d'assurer leur capacité (voir annexes 3.2.2 et 3.2.3).

Toutefois, **elle ne permettrait d'accueillir qu'une part minimale du trafic de transit** (en relation avec la porte de Herne) **par rapport aux besoins.** En effet, seuls 500 véhicules par jour pourraient être reportés de l'axe Montgomery – Bruxelles vers le rempart Saint-Christophe, à destination de la N255. Elle n'apporte ainsi que peu de gain par rapport à la première sous-variante 1.1. **Elle pourrait être considérée comme une première étape transitoire, à court terme.**

4.3.3 Sous-variante 1.3 : Valorisation de l'A8 et du contournement Est

Cette sous-variante est peu crédible car l'A8 est déjà disponible et peu exploitée. Ceci s'explique notamment par le fait que son usage représente un détour d'environ 5 Km (soit +/- 5 à 6 minutes). Toutefois, cette variante 1.3 pourrait être mise en œuvre lors d'événements demandant une mise en piétonnisation du centre (braderies, festivités, etc.), les week-ends et jours fériés et/ou l'été. En effet, durant ces périodes, il y a moins de circulation automobile (pas de navetteurs ni de flux scolaires) et la pression du stationnement est moins forte (moins de navetteurs SNCB et moins d'employés). Cette solution n'est donc **pas recommandée en jour ouvrable.**

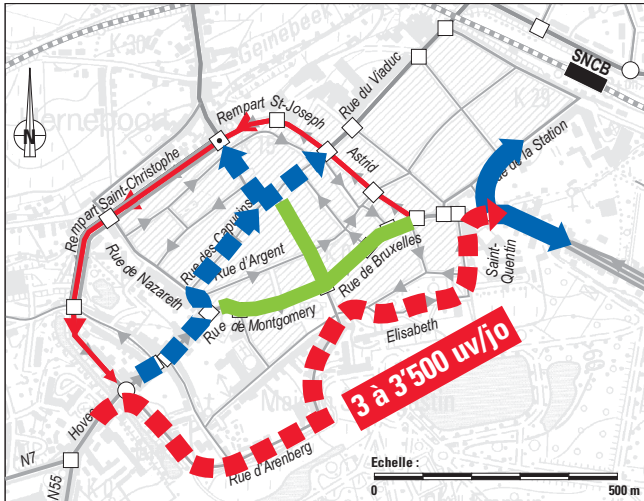
ELEMENT A RETENIR :

- **Les variantes 1 "légères" de report de transit, accompagnant une coupure du transit en amont de la Grand-Place sont insuffisantes ou inadaptées pour un usage quotidien.**



Coupure du transit en amont de la Grand'Place : analyse de faisabilité des variantes 1 "légères" de report de trafic

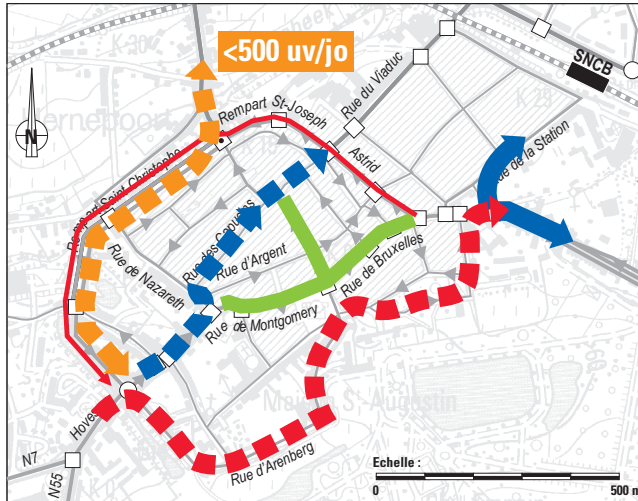
Variante 1.1 : coupure avec maintien de l'organisation actuelle des circulations



- fort risque de reports de transit (>3'000 uv/jo), sur des voiries inadaptées** (rues Fontaine, Château, ...)
- accès locaux peu lisibles** (commerces, services, riverains) et **via des rues à vocation résidentielle peu adaptées**

VARIANTE À ÉCARTER

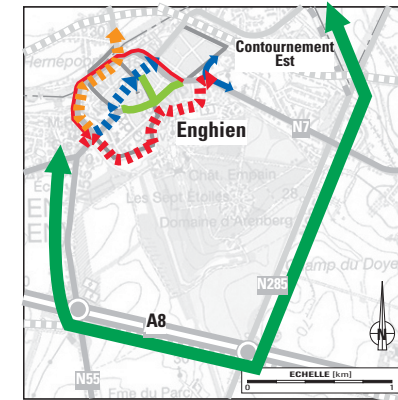
Variante 1.2 : 1.1 + mise à double sens du rempart St-Christophe



- avec moins de 500 uv/jo reportés sur le rempart, cette variante apporte peu de gain par rapport à la variante 1.1**

VARIANTE À ÉCARTER OU TRANSITOIRE A COURT TERME

Variante 1.3 : 1.2 + valorisation de l'A8 et du contournement Est



- variante peu crédible car :**
 - cela représente un détour via l'A8 de + 5 km, soit + 5 à 6 minutes !
 - ce détour est déjà faisable en grande partie, donc pas attractif puisque peu utilisé

VARIANTE NON RECOMMANDÉE EN JOUR OUVRABLE

Les WE, jours fériés et périodes estivales, il y a :



moins de navetteurs, pas de flux scolaires, ...



pas de navetteurs SNCB, moins d'employés, ...

VARIANTE ENVISAGEABLE PONCTUELLEMENT ?

▶ La coupure du transit n'est acceptable qu'avec des mesures d'accompagnement fortes, il convient d'étudier la mise à double sens des remparts (voir figure 3.2.5 et annexes 3.2.1 à 3.2.4)

4.4 COUPURE DU TRANSIT : ANALYSE DE FAISABILITE DES VARIANTES 2 VOLONTARISTES

Fig. 3.2.5 **Deux sous-variantes volontaristes sont proposées ci-après. Elles sont comparables en termes de capacité d'écoulement des flux automobiles et permettent d'accepter le report de trafic de transit estimé entre 7'500 à 8'000 véhicules par jour que générerait une coupure du transit en amont de la Grand-Place.**

4.4.1 Sous-variante 2.1 : Mise à double sens de l'ensemble des remparts, y compris Saint-Joseph en intégralité

La mise à double sens de l'ensemble des remparts Saint-Christophe, Saint-Joseph et de l'avenue Reine Astrid nécessite une dizaine d'expropriations le long du rempart Saint-Joseph, ce dernier étant trop étroit pour y circuler à double sens. Pour des raisons de coûts et d'acceptabilité par la population, elle est donc jugée trop contraignante et **écartée d'office**.

Pour s'affranchir de la contrainte des expropriations sur le rempart Saint-Joseph, une variante comprenant une boucle par la rue de l'Association est envisagée. Cette variante a l'avantage d'être réalisable rapidement, et de n'imposer qu'un court détour rapport à l'itinéraire du rempart Saint-Joseph. Toutefois, la mise en œuvre d'une telle solution entraînerait une augmentation sensible du trafic dans une rue actuellement calme et résidentielle. **Cette variante n'est donc pas retenue.**

*



4.4.2 Sous-variante 2.2 : Création d'une boucle via une nouvelle voirie "Wielant", évitant le double sens sur une partie de Saint-Joseph

Une alternative plus acceptable serait de **valoriser les terrains situés au Nord de la rue du Viaduc** (anciens établissements "Wielant"), afin de boucler la circulation remontant de l'avenue Reine Astrid et de laisser la section Sud du rempart Saint-Joseph à sens unique vers l'avenue Reine Astrid. **Cette variante permettrait d'éviter la moitié des expropriations** (quelques habitations devraient toutefois être expropriées dans la partie Ouest du rempart Saint-Joseph) **et d'assurer la mise à double sens de l'ensemble des remparts, nécessaire pour résoudre le problème de la traversée d'Enghien par un trafic de transit néfaste pour sa convivialité. Elle est donc retenue.**

Ann. 3.2.2 En termes d'exploitation et de capacité des carrefours, **l'installation de feux est nécessaire au carrefour avec la rue du Viaduc**, afin d'en
et 3.2.3 assurer la sécurité et la capacité (voir annexes 3.2.2 et 3.2.3).

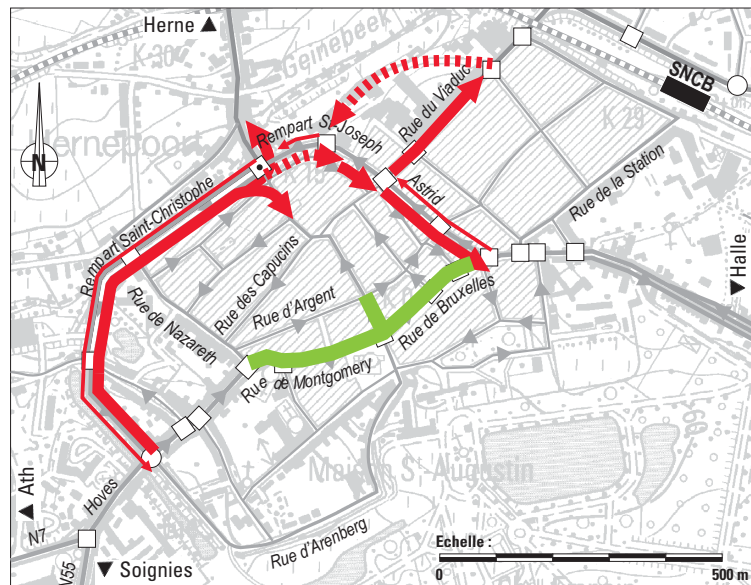
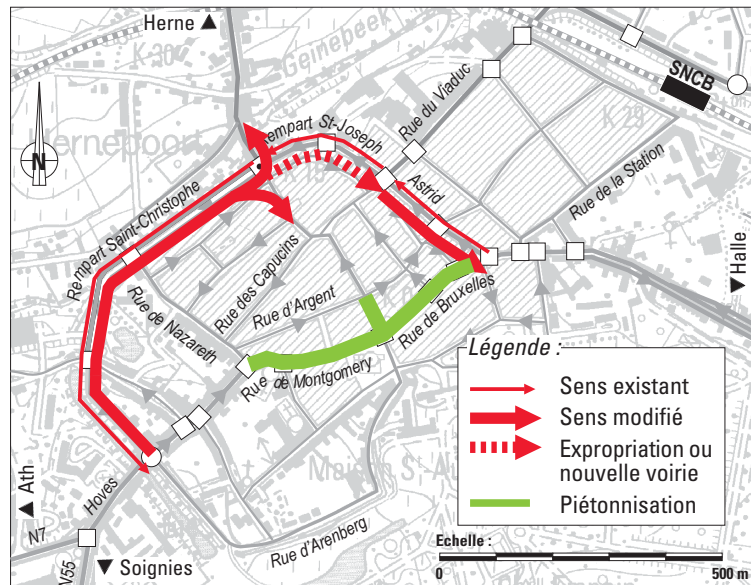
La valorisation des terrains "Wielant", via un projet immobilier cohérent, permettrait, outre d'y reloger les personnes expropriées, d'aménager une réserve de stationnement à proximité immédiate de l'hyper-centre (via la rue de Sambre et la rue d'Hérinnes). Ce point sera développé ultérieurement (voir chapitre 7 relatif au stationnement).

ELEMENTS A RETENIR :

- **La réflexion menée sur les variantes volontaristes quant aux reports de transit, avec une coupure de transit en amont de la Grand-Place, aboutit inévitablement à la mise à double sens des remparts, hormis la section Sud du rempart Saint-Joseph.**
- **La valorisation des terrains "Wielant" permettrait de créer un bouclage de la circulation, évitant la majeure partie des expropriations dans cette même section Sud du rempart St-Joseph.**



Coupure du transit : analyse de faisabilité des variantes 2 "lourdes" de report de trafic (mise à double sens des remparts)



Les deux variantes sont comparables en termes de capacité et permettraient de reporter les 7'500 à 8'000 uv/vo de transit et d'échanges évacués de l'hypercentre en cas decoupure du transit en amont de la Grand'Place

Variante 2.1 : Ensemble des remparts mis à double sens

- variante trop contraignante avec trop d'expropriations (une dizaine d'habitations, coûts, acceptabilité)

VARIANTE À ÉCARTER

Variante 2.2 : rempart St-Christophe et extrémité Ouest du rempart St-Joseph mis à double sens et nouvelle voirie "Wielant"

- + solution offrant toute latitude au centre-ville
- expropriations de 6 maisons et/ou suppression de 20 places de stationnement à prévoir rempart St-Joseph (partie Ouest)
- ! doit être accompagnée d'une coupure du transit dans le centre-ville (voir annexe 3.2.4)

VARIANTE RECOMMANDÉE

4.5 SYNTHÈSE : TROIS ALTERNATIVES DE CIRCULATION POUR MAÎTRISER LE TRANSIT AU CENTRE-VILLE

Fig. 3.2.6 En conclusion, avec un enjeu aussi important en termes de gestion de l'hyper-centre et une poursuite de la croissance des flux de circulation automobile, **des mesures doivent être prises pour maîtriser le trafic dans le centre d'Enghien. Considérant les limites physiques que représentent la frontière flamande au Nord et le Parc au Sud, les variantes ne sont pas nombreuses :**

- **un scénario minimaliste "au fil de l'eau"**, qui maintiendrait voire accroîtrait les inconvénients déjà cités, est à écarter. En effet :
 - en l'absence de maîtrise des flux automobiles, les bus sont bloqués dans les embouteillages du centre-ville, avec une organisation de leur circulation en boucle peu lisible (les arrêts à l'aller ne sont pas les mêmes qu'au retour) ;
 - les remparts sont relativement infranchissables pour les modes doux. De plus, les piétons, clients des commerces et promeneurs sont relégués en arrière-plan, "noyés" dans le trafic automobile.

Cette variante est écartée, car elle ne permet nullement de gérer le centre-ville d'Enghien et d'en faire un cœur de ville agréable pour l'ensemble de ses usagers. Par ailleurs, l'étude socio-économique confirme qu'il n'est pas souhaitable pour les activités commerciales de maintenir la situation actuelle ;

- **à l'extrême, une coupure sous la forme d'une piétonnisation de la Grand'Place, voire de ses abords est à écarter**, en effet :
 - une telle solution permettrait d'optimiser la circulation tous modes ...
 - ... mais ses impacts sur les commerces seraient trop importants et ne permettraient pas de les redynamiser.

En cohérence avec l'étude socio-économique, ce scénario extrême est à écarter.



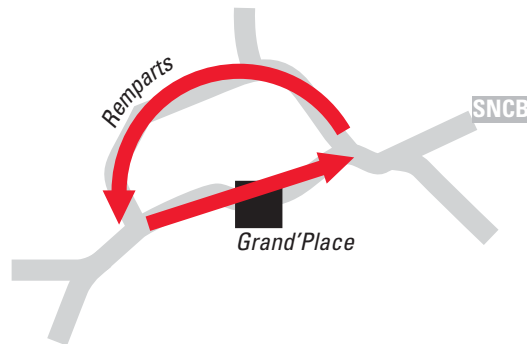
Fig. 3.2.6 **Le scénario recommandé à moyen-long terme consiste donc en la mise à double sens des remparts, avec un bouclage par le quartier "Wielant", assorti d'un certain nombre de mesures d'accompagnement indispensables :**

- Ann. 3.2.4
- la coupure ferme et définitive de la circulation au centre-ville (rues Montgomery, de Bruxelles, d'Hérinnes et sur la Grand-Place). En effet, **sans cette coupure de la traversée d'Enghien, l'expérience montre que systématiquement, dans 10 à 15 ans, avec la croissance naturelle des flux automobiles, les remparts et la traversée du centre-ville seraient tous deux saturés** (voir annexe 3.2.4);
 - **l'instauration d'une politique de stationnement volontariste**, permettant à chaque type d'usagers de trouver une place de parking dans un périmètre acceptable (voir chapitre 7 relatif au stationnement);
 - **l'interdiction aux poids lourds de traverser le centre-ville** (voir chapitre 6);
 - **la régulation des carrefours structurants le long des remparts**, afin d'y fluidifier le trafic et d'en limiter la vitesse (voir chapitre 7).



Synthèse : trois variantes d'organisation des circulations pour le centre-ville d'Enghien

Au fil de l'eau



Aucune maîtrise des flux automobiles



Bus bloqués par les automobiles dans le centre

Système en boucle, peu lisible
(arrêts "aller" différents des arrêts "retour")

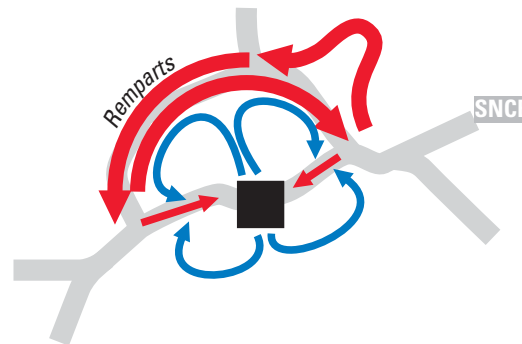


Les remparts représentent un "mur", difficilement franchissable, avec peu d'accès au centre

Aucun espace réservé au centre ville pour les piétons ("noyés" dans le trafic)

VARIANTE À ÉCARTER (voir étude socio-économique)

Remparts à double sens et circulation au centre-ville en boucles, par un système de sens uniques opposés



Meilleure lisibilité des itinéraires et accessibilité du centre améliorée, pour les commerces et services notamment



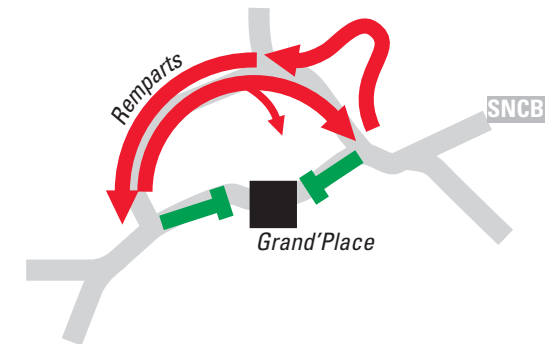
Meilleure lisibilité des itinéraires et des arrêts de bus
Desserte du centre préservée (arrêts distants de 300 à 450 m maximum de la Grand'Place)



Amélioration du confort pour les modes doux (piétons, deux roues et PMR - diminution du trafic, récupération d'espace public,...)

VARIANTE À APPROFONDIR validée par l'étude socio-économique

Piétonnisation de la Grand'Place et remparts mis à double sens



Meilleure lisibilité des itinéraires automobiles



Meilleure lisibilité des itinéraires et des arrêts de bus



Réappropriation du centre-ville par les modes doux (convivialité, accès, ...)



Impact potentiellement trop négatif sur les commerces du centre (voir étude socio-économique)

VARIANTE NON RECOMMANDÉE

4.6 PROPOSITIONS DE PLAN DE CIRCULATION EN CENTRE-VILLE

En accompagnement à la mise à double sens des remparts la coupure du transit par le centre doit être assurée par une réorganisation des circulations.

Fig. 3.2.7 **Cette réorganisation des circulations a été affinée en concertation avec les auteurs de l'étude socio-économique et les analyses révèlent que :**

- pour l'accès aux commerces et activités touristiques, il est souhaitable d'entrer facilement et directement en ville, quitte à ce que l'itinéraire de sortie soit moins direct. Une fois l'achat effectué, le client désormais satisfait sera en effet moins exigeant et suivra le jalonnement pour ressortir du centre-ville (s'il ne connaît pas les lieux) ;
- **de nombreuses voiries ont ainsi une fonction et/ou un sens de circulation fixes, telles que, pour les plus structurantes :**
 - les entrées par les rues de Montgomery et de l'Yser ;
 - les sorties par l'avenue Elisabeth et la rue de Sambre ;

Ann. 3.2.5 • dans cette optique, **la rue de Bruxelles doit être inversée, afin qu'il soit facile de rentrer en ville par le Nord-Ouest – porte de Herne, en empruntant le Rempart St-Joseph et l'avenue R. Astrid, par le Nord-Est via la rue de la Station et par l'Est via la N7 – chaussée de Bruxelles ;**

- **la sortie principale par la rue d'Hérinnes est maintenue comme actuellement, avec la rue de Sambre en continuité ;**
- pour la plupart des autres voiries, à vocation essentiellement résidentielles, leur sens de circulation ne s'avère pas déterminant à l'échelle du PCM.

Ann. 3.2.5 **Cette réorganisation des circulations simplifiera également la recherche d'un emplacement de stationnement pour les visiteurs du centre-ville, qui se déroulera en deux étapes :**

- primo : recherche d'une place dans le cœur commerçant (rue de Bruxelles, Grand'Place, rue d'Hérinnes) ;
- secundo : en cas de saturation, rabattement possible des usagers sur les parkings proches (à moins de 200 mètres, tels qu'au Parc ou à celui projeté dans le quartier Wielant, par exemple).



Ann. 3.2.6 **Le secteur de la Grand'Place fera l'objet de réflexions plus fines dans le cadre de son réaménagement. Afin d'orienter ces études, les recommandations du PCM et de l'étude socio-économique sont :**

- de prolonger l'entrée de la rue de Bruxelles sur la façade Nord de l'Eglise jusqu'au débouché de la rue Montgomery sur la Grand'Place, afin de créer l'effet de coupure de transit recherché ;
- de faire converger ces deux flux entrants (Montgomery et Bruxelles) vers le Sud de la Grand'Place, en contournant l'Eglise dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, afin de faciliter la recherche d'une place de stationnement ;
- de laisser la possibilité aux usagers de poursuivre leur itinéraire par la rue d'Hérinnes et par le Parc.

Ann. 3.2.7 **La mise en place des sens uniques inversés rue Montgomery et rue de Bruxelles maintient une possibilité de transit par le centre-ville, par l'itinéraire Montgomery – avenue Elisabeth – rue Saint-Quentin. Pour dissuader les utilisateurs potentiels en transit, des mesures complémentaires d'accompagnement sont recommandées :**

- instaurer des zones 30 et des zones 20 dans le centre-ville, en accompagnement d'un réaménagement des espaces publics ;
- maîtriser les flux au débouché de la rue Saint-Quentin, sur la Place du Vieux Marché, par un phasage des feux en conséquence (voir chapitre 3.7 ci-après).



5. PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

5.1 PROPOSITIONS DE PLAN POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN A L'ECHELLE REGIONALE

Fig. 3.3.1 Au niveau régional, le **projet de Rapidobus, reliant Braine-le-Comte, Soignies et Enghien**, a déjà été évoqué dans les plans communaux de mobilité des deux premières villes. Il permet de combler un manque en termes de desserte en transports en commun de ces trois entités et plus particulièrement du Centre hospitalier et du zoning industriel de Soignies, qui ne sont pas desservis, ni par le réseau autoroutier, ni par le chemin de fer.

Pour rejoindre Enghien, le Rapidobus empruntera la N55 et **pourra ainsi desservir idéalement la zone industrielle Qualitis et le centre Nautisport d'Enghien**. Ce projet est dès lors intéressant à développer. Par ailleurs, les responsables du TEC-Hainaut suggèrent une extension du projet par des ligne vers Ath et La Louvière, qui seront à affiner, hors PCM.

Enfin, toujours dans le cadre des plans communaux de mobilité de ces entités, différents projets de bus locaux existent et devraient être cumulés dans un seul et même **projet de bus local à vocation intercommunale**.

ELEMENTS A RETENIR :

- **Le projet de Rapidobus Braine-le-Comte – Soignies – Enghien, permettant d'améliorer la desserte de l'axe N55 (Nautisport – Qualitis).**
- **Le projet de bus local à vocation intercommunale, pour la desserte des secteurs peu denses.**



5.2 PROPOSITIONS DE DEVIATION DES LIGNES ET DE DEPLACEMENT DU TERMINUS DE LA DODANE

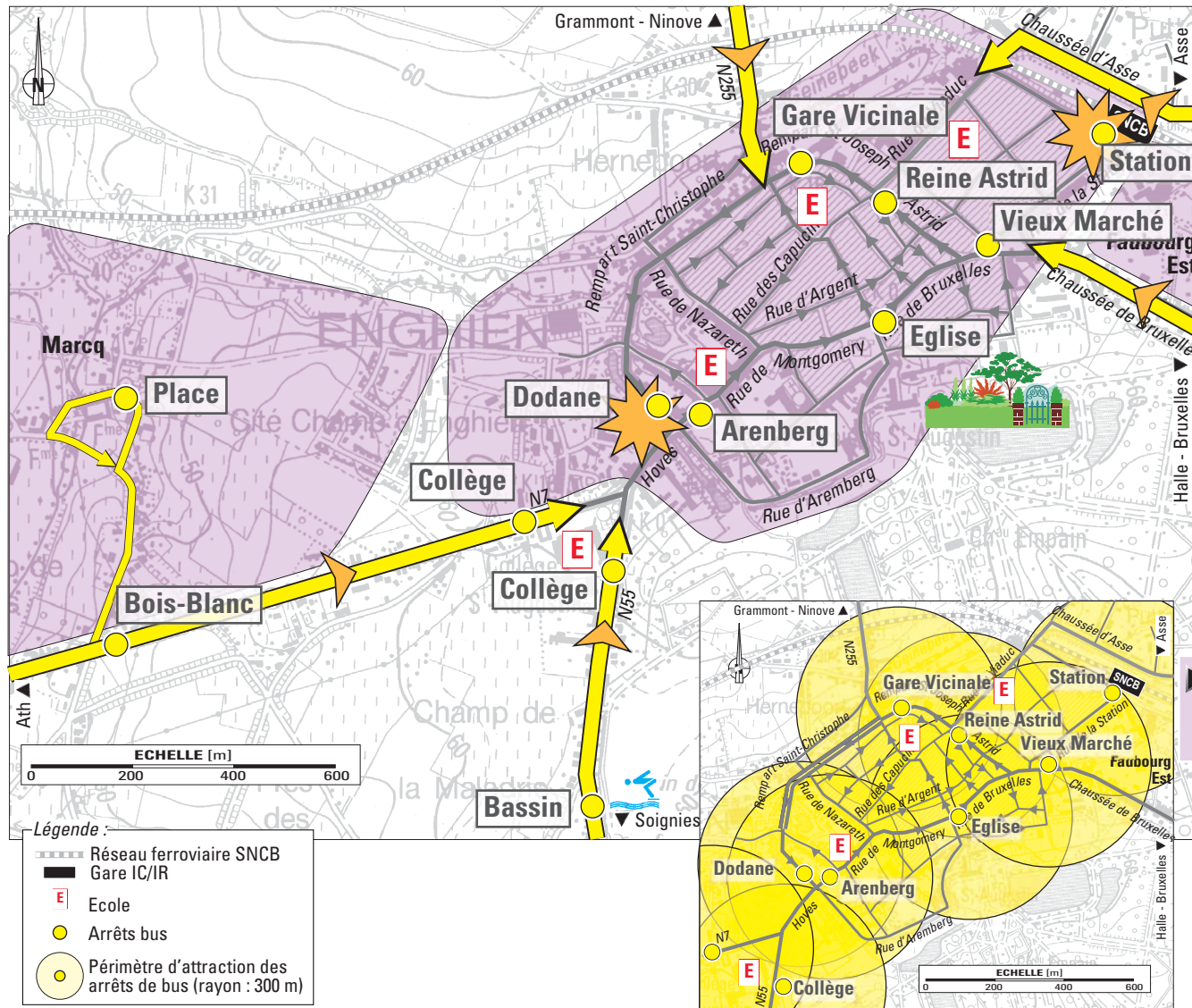
Fig. 3.3.2 Actuellement, Enghien est accessible en bus par les cinq axes de la chaussée d'Asse (N285), de la chaussée d'Herne (N255), du pavé d'Ath (N7), de la chaussée de Soignies (N55) et de la chaussée de Bruxelles (N7). **L'ensemble des sept lignes de bus**, représentant 146 bus par jour ouvrable, **empruntent la boucle d'Enghien** (rue Montgomery et de Bruxelles, gare et remparts) **et font halte à chacun des six arrêts du centre-ville**.

La proximité des arrêts (pénalisante pour les temps de parcours) **et le système d'itinéraire en boucle n'offrent pas une bonne lisibilité pour les usagers** (les arrêts à l'aller ne sont pas les mêmes qu'au retour).

Sur les 37 bus par jour de la ligne 160 (St-Pieters - Kapelle), seuls 16 véhicules desservent le centre du village de Marcq (arrêt "place de Marcq", les autres faisant leur terminus à la Dodane). Quant au centre Nautisport, il est desservi par seulement 12 bus par jour, essentiellement en heures de pointe. Enfin, seules les lignes 160 (De Lijn) et 471 (TEC-Brabant wallon) ont leur terminus à la Dodane, les autres ayant leur terminus à la gare.



Enjeux en termes de demande bus à Enghien



► **5 entrées vers Enghien :**

► **N7 (Ath), N55 (Soignies), N255 (Herne), N285 (Herfelingen) et N7 (Halle)**

► **Deux pôles bus :**

► **la gare SNCB et la Dodane**

► **6 à 8 principales destinations :**

- **la gare SNCB (IC, IR et futur RER)**
- **les pôles scolaires**
- **le centre-ville et ses faubourgs (Marcq à l'Ouest et Faubourg Est)**
- **le Parc**
- **le centre Nautisport**

► **6 arrêts très proches l'un de l'autre en centre-ville (lisibilité, temps de parcours, ...)**

► **Les enjeux bus se posent essentiellement dans le centre-ville et en relation avec Marcq et le centre Nautisport**

5.2.1 Déplacement du terminus de la Dodane

Fig. 3.3.3 Il apparaît que le terminus de la Dodane pose d'**importants problèmes de sécurité**, essentiellement en heures de pointe, à la sortie des écoles, car les quais sont trop exigus pour accueillir les nombreux passagers. En outre, les gestionnaires des bus considèrent que **ce terminus n'est pas assez spacieux pour accueillir les bus en pause terminus et ceux de passage**.

Dès que le rempart Saint-Christophe passera à double sens (mesure proposée à court terme, voir chapitre 2.6), le **terminus de la Dodane doit être supprimé et déplacé, soit au centre Nautisport, soit à Sint-Pieters-Kapelle, soit encore au Pavé d'Ath**.

Pour la **ligne 471 venant de Tubize, Petit-Enghien et passant par la gare d'Enghien, le meilleur emplacement est le centre Nautisport**. L'espace disponible est suffisant et un rond-point peut être aménagé afin de permettre le demi-tour. En outre, cette alternative est également favorable pour la desserte de la future zone industrielle Qualitis. Le trajet serait allongé de ~1,8 kilomètres aller-retour.

Pour la **ligne De Lijn 160 venant de Herne, le terminus pourrait être reporté vers Sint-Pieters-Kapelle**, logiquement situé en territoire flamand. Il est à noter que la ligne 471 dessert ponctuellement Sint-Pieters-Kapelle et Marcq, destinations qui pourraient être supprimées au profit de la desserte du centre Nautisport, la ligne 160 reprenant un service plus régulier vers ces deux destinations (Sint-Pieters-Kapelle et Marcq).

Dans ce cas, le **Pavé d'Ath pourrait accueillir le terminus de la ligne 160**.

5.2.2 Desserte du centre du village de Marcq

Comme vu précédemment, Marcq subit un développement important en termes d'urbanisation et il est important de prévoir une bonne desserte en transports en commun, ainsi que des liaisons pour les modes doux attractives et sécurisées (cheminements piétons et cyclistes).

Dans l'optique où, comme évoqué ci-dessus, le **terminus de la ligne 160 est déplacé vers Sint-Pieters-Kapelle**, en passant par Marcq "Place", la fréquence de desserte du centre de Marcq **pourrait passer de 16 à 47 bus par jour ouvrable**. Si la société De Lijn ne souhaite pas cette déviation, la ligne 87b du TEC-Hainaut, passant sur la N7 (arrêt "Bois-Blanc" à Marcq) pourrait être déviée jusqu'au centre du village, ce qui permettrait de multiplier la fréquence par 2,3 (16 à 37 bus par jour ouvrable).



Propositions de déviation de lignes et de déplacement du terminus de la Dodane

Constats à l'analyse du diagnostic

- **Manque de sécurité et d'espace au terminus de la Dodane** (concerne les lignes 160 et 471)

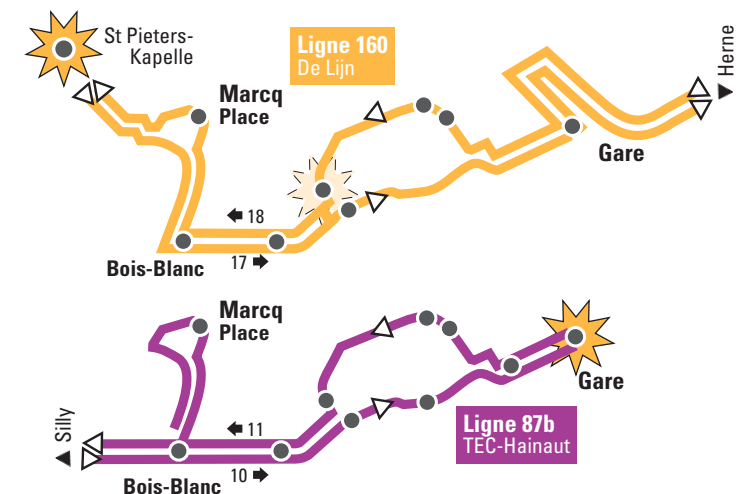
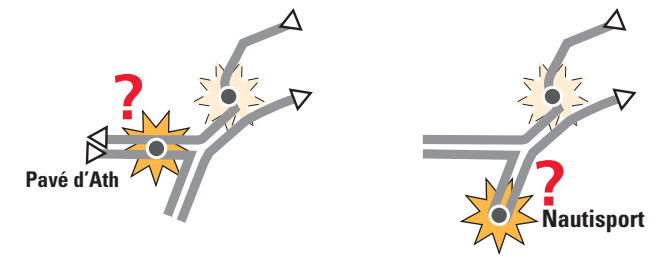
- **Desserte insuffisante de Marcq** (arrêt "Place") malgré le développement d'habitat, ponctuelle via des courses uniques (selon les périodes de la journée, seuls quelques bus font la boucle jusqu'à la place de Marcq)

- **Desserte insuffisante du centre Nautisport et de la future Z.I. Qualitis** (estimation de la demande potentielle, voir annexe 3.3.1)

Propositions

- **Supprimer le terminus Dodane** (mesure indispensable si les remparts passent à double sens)
- **Replacer le terminus des lignes 160 et 471**
 - au Pavé d'Ath ?
 - ou à Nautisport (voir ci-après) ?

- **Déplacer le terminus de la ligne 160 de la Dodane vers Sint-Pieters-Kapelle, en passant par Marcq "Place" ?**
 - ➔ La fréquence globale vers Marcq passerait de 16 à 47 bus par jour (3 x)
- **Ou dévier la ligne 87b vers Marcq "Place" ?**
 - ➔ La fréquence à Marcq passerait de 16 à 37 bus par jour (2,3 x)

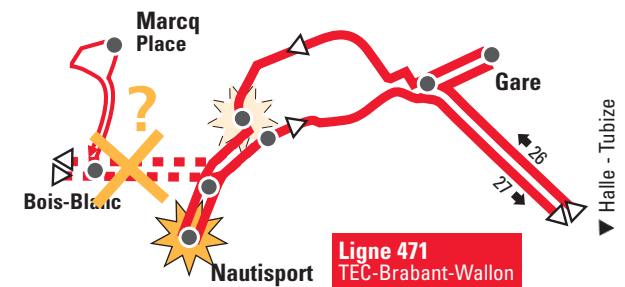


Légende :

- Ligne 160 Leerbeek - Herne - Enghien - Marcq - Sint-Pieters-Kapelle
- Ligne 471 Halle - Tubize - Enghien - Marcq - Sint-Pieters-Kapelle
- Ligne 87b Renaix - Ellezelles - Lessine - Bassilly - Silly - Enghien

- ☀ Terminus de la ligne
- ☀ Terminus supprimé

- **Déplacer le terminus de la ligne 471 de l'arrêt "Dodane" vers l'arrêt "Bassin" (Nautisport) ?**
 - ➔ La fréquence à Nautisport passerait de 12 à 38 bus par jour
- **Ou développer le projet de Rapidobus, avec un arrêt à Nautisport ?**
 - ➔ La fréquence à Nautisport passerait de 12 à ~30 bus par jour



5.2.3 Desserte du centre Nautisport

Ann. 3.3.1 En 2007, le centre Nautisport accueillait environ 200'000 visiteurs, dont près de 70% de visiteurs privés et 30% d'écoliers (statistiques disponibles uniquement pour la piscine, voir annexe 3.3.1). Sachant que les écoliers fréquentent le centre du lundi au vendredi, en périodes scolaires, et que les autres visiteurs accèdent à la piscine plutôt les week-ends et jours fériés et en période estivale (juillet et août), une estimation de la demande potentielle sur le réseau bus a été réalisée. Avec la fréquentation projetée du zoning Qualitis, **la fréquentation potentielle est estimée entre 450 et 600 voyageurs en bus par jour ouvrable**. D'après les statistiques, les visiteurs et les écoliers sont originaires non seulement d'Enghien, mais également d'un périmètre beaucoup plus large, et souvent dépendant de la gare d'Enghien. **Une liaison bus entre la gare et le centre de sport serait idéale.**

Dès lors, comme dit précédemment, **le déplacement du terminus de la ligne 471 de l'arrêt "Dodane" vers l'arrêt "Bassin"** (Nautisport) **serait favorable à la desserte du centre Nautisport et de la zone industrielle Qualitis**, car elle passe préalablement par Petit-Enghien et la gare d'Enghien. La fréquence au centre Nautisport passerait de 12 à 38 bus par jour.

La **mise en service du Rapidobus** pourrait également permettre une **desserte du centre Nautisport**, avec une fréquence relativement régulière.

ELEMENTS A RETENIR :

- **Le terminus de la Dodane doit être déplacé, vers Nautisport, Sint-Pieters-Kapelle ou pavé d'Ath, selon les lignes concernées.**
- **La desserte de Marcq "Place" est améliorée grâce à la ligne 160 ou éventuellement à la ligne 87b.**
- **La desserte de Nautisport est accrue grâce à la ligne 471, si elle est déviée (déplacement du terminus), ou grâce au Rapidobus.**



5.3 PROPOSITIONS D'ITINERAIRES ET D'ARRETS BUS EN CENTRE-VILLE

Fig. 3.3.4 Le diagnostic a montré que les bus sont régulièrement pris dans la congestion automobile, notamment pavé d'Ath, chaussées de Soignies et de Bruxelles.

L'instauration de contrôles d'accès aux entrées de la ville et de bandes bus permettra à ces derniers de retrouver une vitesse commerciale acceptable pour entrer en ville, doublée d'une plus grande régularité de leurs temps de parcours (voir chapitre 3.7 ci-après). Les bandes bus d'accès aux carrefours doivent être d'une longueur prédimensionnée d'après les flux actuels et projetés en heure de pointe d'environ 100 mètres sur le pavé d'Ath, d'environ 110 mètres chaussée de Soignies, d'environ 125 mètres chaussée de Bruxelles à proximité de la place du Vieux Marché et d'environ 120 mètres plus en amont, avant le croisement avec la rue Lebrun. Il est à noter que **les bandes bus peuvent être accessibles aux cyclistes et aux taxis** (moyennant une signalisation adéquate).

Enfin, la relocalisation des arrêts le long d'un itinéraire revu en fonction de la mise en double sens des remparts améliorera fortement la lisibilité des itinéraires et des services de transports en commun locaux :

- pas de modification pour les arrêts "Collège" (de part et d'autre de ce dernier, sur la N7 et sur la N55) et pour l'arrêt "Station";
- l'arrêt "Delhaize-Lycée", créé sur le rempart Saint-Christophe, au droit du carrefour avec la rue du Mont, pourrait desservir valablement le supermarché Delhaize d'une part et le lycée d'autre part;
- l'arrêt "gare vicinale", déplacé du rempart Saint-Joseph vers le rempart Saint-Christophe, garantit une bonne desserte du futur parking Wielant (voir phase 3.5) et du centre-ville, par la rue de l'Yser;
- l'arrêt "Astrid" est déplacé vers le croisement entre l'extrémité de la rue de Bruxelles, l'avenue Reine Astrid et la place du Vieux Marché.

Cette proposition permet de **ne plus avoir d'arrêts différents selon le sens de l'itinéraire** (aller ou retour) et **d'assurer une couverture de 300 mètres autour des arrêts de bus**. La Grand-Place (ancien arrêt "Eglise") serait couverte par l'arrêt "Astrid". Les arrêts posant problèmes en termes de sécurité ("Dodane" et "Eglise") sont supprimés du circuit.

ELEMENTS A RETENIR :

- **Instauration de contrôles d'accès et de bandes bus d'approche des feux, pavé d'Ath et chaussées de Soignies et de Bruxelles.**
- **Itinéraire des bus sur les remparts à double sens, avec des optimisations des emplacements d'arrêts.**



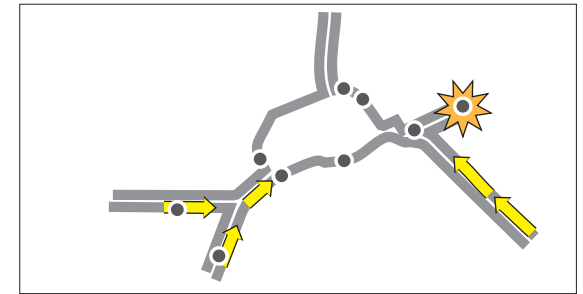
Propositions d'itinéraires et d'arrêts en centre-ville

Constats à l'analyse du diagnostic

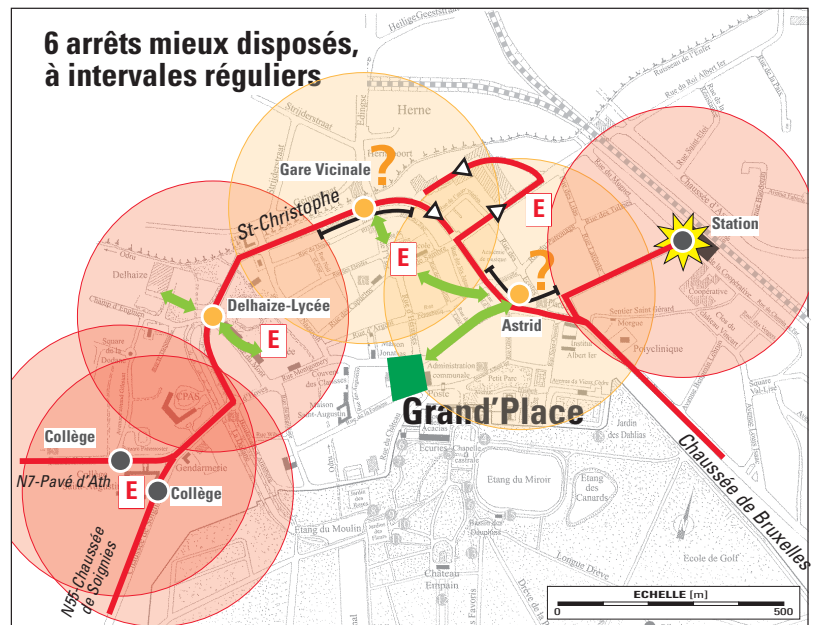
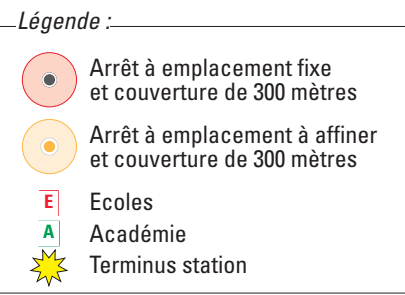
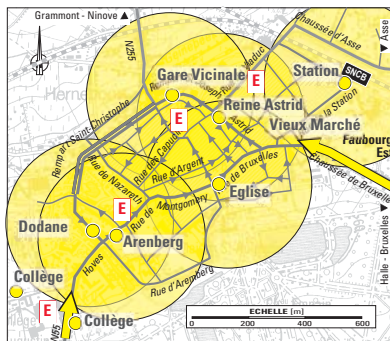
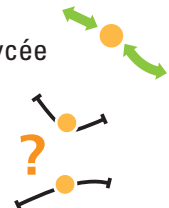
- Les bus sont pris dans la congestion automobile, notamment pavé d'Ath et chaussée de Soignies
- Accès et lisibilité du terminus "Station" délicats, avec la configuration actuelle du carrefour de la place du "Vieux Marché"
- Arrêts contraignants en termes d'aménagements et de sécurité (Eglise et Dodane)
- Mauvaise lisibilité de l'itinéraire en boucle (arrêts "aller" différents des arrêts "retour")
- 9 arrêts existants trop proches (double couverture)

Propositions

- Avec les contrôles d'accès et les voies bus proposées sur les pavés d'Ath, chaussées de Soignies et Bruxelles, les bus retrouveront une vitesse commerciale acceptable pour entrer en ville
- Aménagement de la place du Vieux Marché et simplification du carrefour vers la gare SNCB
- Avec les remparts à double sens, la lisibilité de l'itinéraire et des arrêts de bus est plus claire



- Arrêts déplacés et concentrés :
- Dodane/Arenberg vers Delhaize/Lycée
 - Eglise et Vieux Marché vers Astrid
 - Gare vicinale vers St-Christophe



6. PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX

Fig. 3.4.1 et 3.4.2 D'une manière générale, il est impératif de privilégier les modes doux dans l'entièreté du centre historique et de les rendre prioritaires dans les zones les plus animées.

Fig. 3.4.3 **Favoriser la traversée du centre-ville via la rue Montgomery et la rue de Bruxelles** : à la faveur d'un reconditionnement de l'espace public, restituer des trottoirs suffisants et envisager une gestion semi-piétonne voire piétonnière pour la Grand-Place.

Fig. 3.4.4 **Renforcer le lien entre la gare et le centre-ville via la rue de la Station** qui devient un axe central, en prolongement de la rue de Bruxelles : essentiellement en augmentant le confort piéton, au moyen d'un élargissement des trottoirs.

Gérer la gare comme porte d'entrée d'Enghien : revoir l'aménagement de la place de la gare en véritable parvis piéton et place d'échange avec les autobus. La capacité d'accueil des deux-roues devrait être augmentée. Complémentairement, en relation avec un parking-relais possible, un cheminement piéton longeant les voies SNCB serait à aménager au Nord des voies. Une passerelle piétonne implantée face au débouché du chemin St-Gérard pourrait donner accès aux voies dès cet endroit, raccourcissant la distance à parcourir par les usagers du parking, mais aussi utile aux usagers piétons et cyclistes devant traverser les voies sans le détour du souterrain existant.

Ann. 3.4.1 **Traiter les liaisons modes doux fondamentales** : la valorisation des itinéraires piétons – deux-roues entre le centre et les faubourgs Ouest et Est permet de limiter la génération de trafic automobile supplémentaire engendrée par l'urbanisation des ZACC de Marcq et Petit-Enghien. Il s'agit essentiellement :

- du chemin reliant Marcq à la rue Champs d'Enghien, qui aboutit jusqu'au cœur de la ville par la rue du Mont;
- du chemin reliant Marcq au pavé d'Ath;
- de l'ensemble des chemins et sentiers reliant la gare aux quartiers Est (chemin St-Gérard, etc.).



La valorisation consiste en un faisceau d'actions :

- aménagement d'une traversée protégée au débouché sur le pavé d'Ath, et au carrefour de la rue du Mont et du rempart St-Christophe;
- amélioration des revêtements;
- actions de promotion (promotions dans les écoles, affichage des temps de parcours piétons/ cyclistes, événements ludiques...).

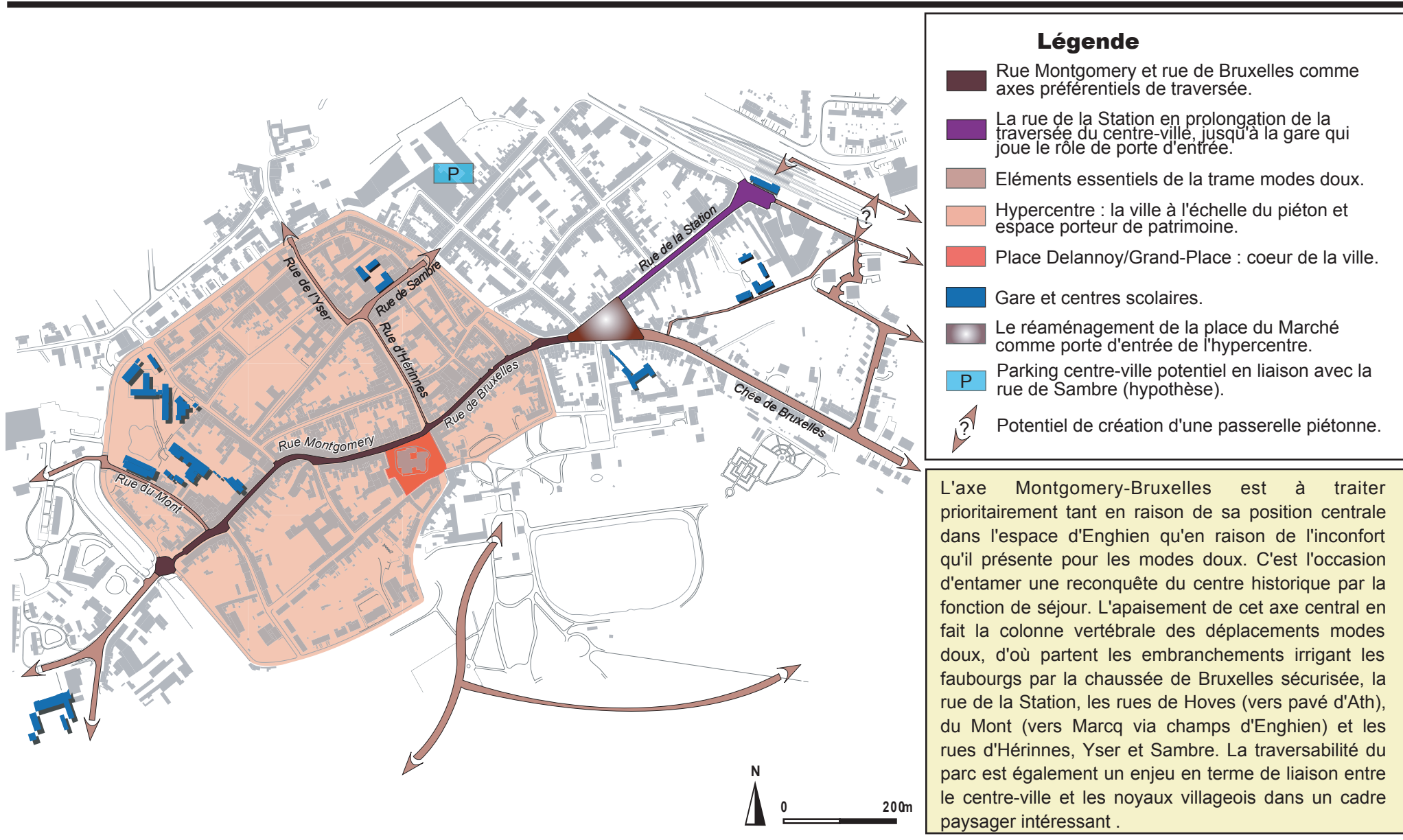
Les axes routiers à traiter sont les grandes chaussées (pavé d'Ath, chaussée de Bruxelles, N55, chaussée Brunehaut). Il s'agit d'y concilier le caractère résidentiel de fait et la vocation de voirie de liaison, et surtout d'y sécuriser la circulation des deux-roues. Si la sécurisation des deux-roues est impérative partout, le traitement des chaussées en avenues / entrées de ville se conçoit certainement dans l'enveloppe la plus densément urbanisée : soit sur la chaussée de Bruxelles entre la place du Vieux Marché et le rond-point de la chaussée Brunehaut, sur le pavé d'Ath entre l'aboutissement du chemin de Marcq et la Dodane.

La traversée du parc à vélo (ou son contournement par le Sud), permettrait de faciliter les relations cyclistes entre Petit Enghien et le Grand Collège ou le complexe Nautisport, et doit être affinée.

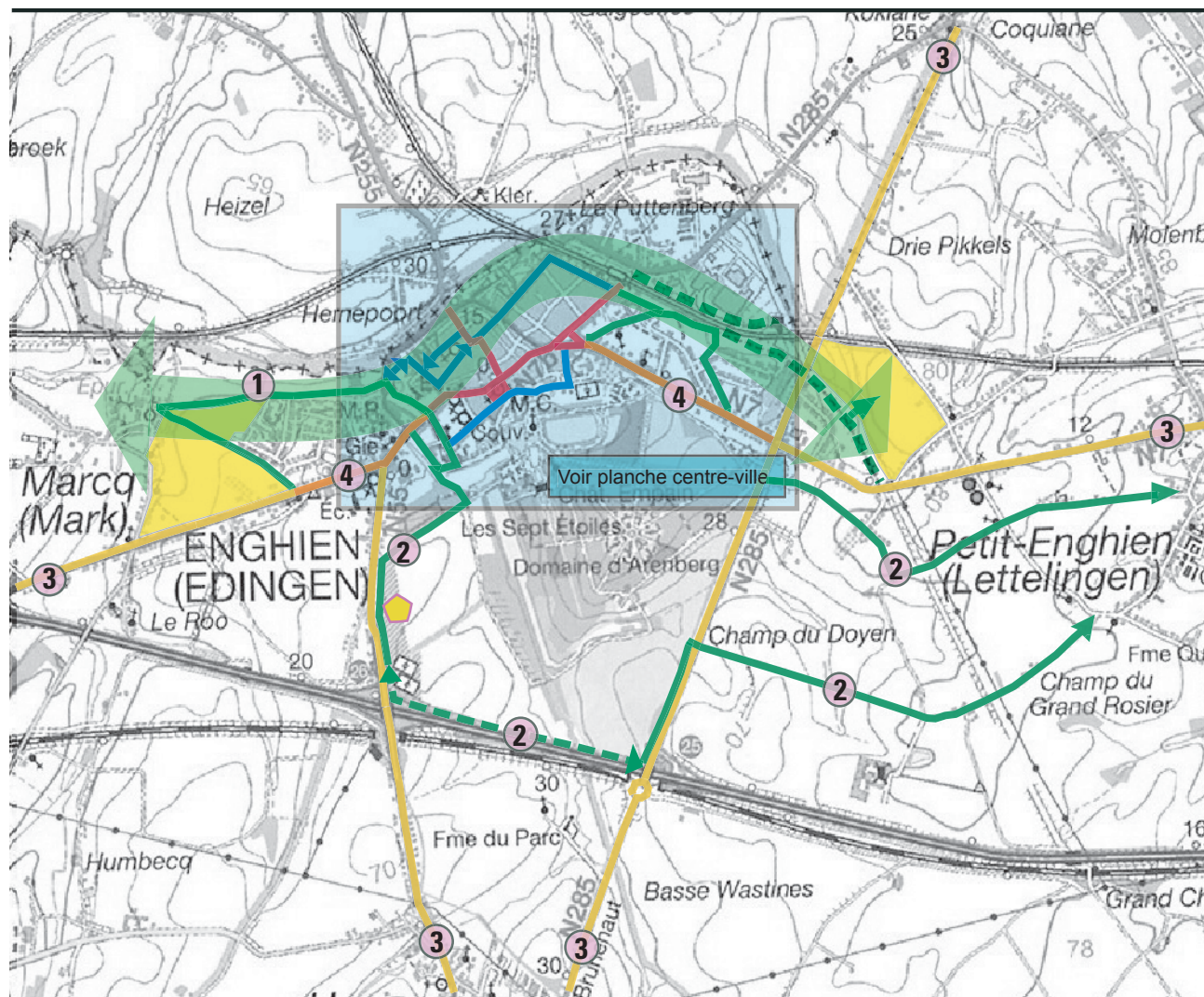
Compte tenu de distances favorables et d'un relief sans difficulté majeure, cette politique augmentera l'usage quotidien et donc la part modale de la marche et du vélo à Enghien.



Rappel du programme modes doux



Réseau dédié des déplacements modes doux à l'échelle de la commune



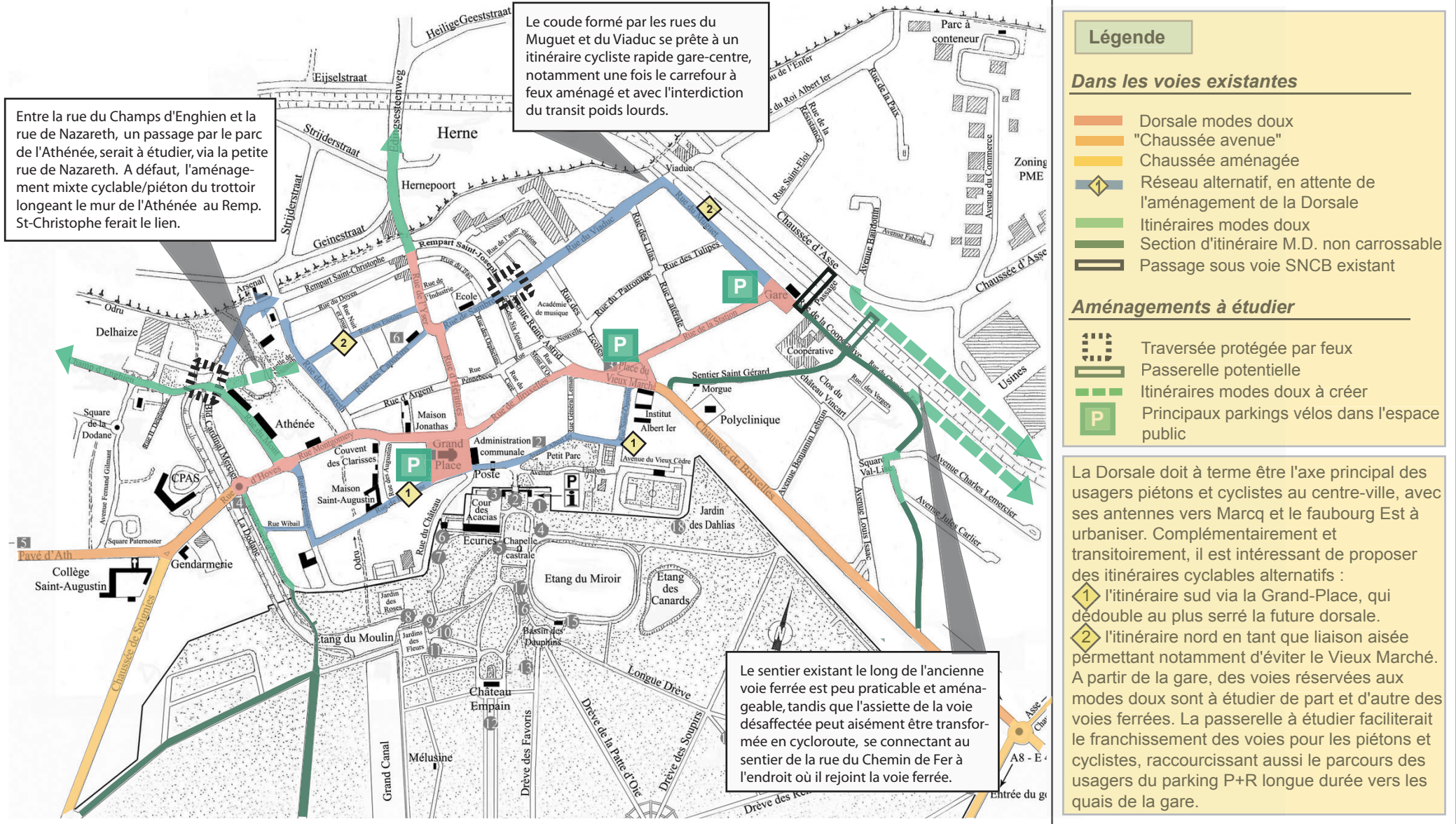
Légende

- Dorsale modes doux
- "Chaussée avenue"
- Chaussée aménagée
- Itinéraires modes doux hors du centre-ville
- - - Itinéraires modes doux à étudier
- Concept d'une "véloroute Est-Ouest"
- Poches de développements résidentiels
- ⬠ Nautisport

La structure à l'échelle communale

- ① Entre Marcq et le faubourg Est, la mise en valeur des chemins non carrossables et la création de nouveaux tronçons créent une "véloroute Est-Ouest" irrigant pratiquement toute l'agglomération. Le dispositif nouveau est la reconversion en cycloroute de l'assiette du chemin de fer entre la rue du chemin de fer et la chaussée de Bruxelles, avec ramifications vers la ZACC Est à urbaniser.
- ② Le contournement sud du Domaine d'Areberg ne nécessite qu'un aménagement le long du mur sud (côté intérieur), ce qui crée un itinéraire aisé et rapide entre Petit-Enghien, Nautisport, et le centre historique. L'intégration d'autres chemins réservés aux modes doux complète les potentialités.
- ③ La sécurisation des grands axes routiers, les "chaussées aménagées", assure leur rôle de liaison directes, d'autant que ces voies sont partiellement habitées.
- ④ En agglomération, le Pavé d'Ath et la chaussée de Bruxelles conservent leur fonction de liaison, mais sont aménagés en "chaussée avenue".

Réseau modes doux à l'échelle du centre-ville



La Dorsale doit à terme être l'axe principal des usagers piétons et cyclistes au centre-ville, avec ses antennes vers Marcq et le faubourg Est à urbaniser. Complémentairement et transitoirement, il est intéressant de proposer des itinéraires cyclables alternatifs :

- 1 l'itinéraire sud via la Grand-Place, qui dédouble au plus serré la future dorsale.
- 2 l'itinéraire nord en tant que liaison aisée permettant notamment d'éviter le Vieux Marché.

A partir de la gare, des voies réservées aux modes doux sont à étudier de part et d'autre des voies ferrées. La passerelle à étudier faciliterait le franchissement des voies pour les piétons et cyclistes, raccourcissant aussi le parcours des usagers du parking P+R longue durée vers les quais de la gare.

7. PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT

7.1 POTENTIELS D'EVOLUTION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT

Ann. 3.5.1 Pour rappel, le centre-ville compte **approximativement 1'300 places de stationnement, dont 30% en parc relais** situées derrière la gare SNCB.

Des réflexions sont en cours, en lien avec l'ouverture projetée du contournement Est, pour étendre l'offre de P+R aux abords de la gare (voir phase 3.1).

En termes d'accroissement de l'offre, **plusieurs projets de réaménagement d'espaces publics permettent de gagner, au total, environ + 500 places de stationnement à destination du public :**

- **la reconversion du quartier "Wielant"**, au Nord de la rue du Viaduc, peut inclure l'aménagement d'un parking d'une centaine de places. Situées à moins de 10 minutes à pied de l'hyper-centre (Grand-Place) d'une part et de la gare d'Enghien d'autre part, elles peuvent avoir plusieurs fonctions (besoins propres des développements du quartier, employés du centre-ville et du secteur de la gare);
- **le réaménagement du parking du Petit Parc et de ses abords** (avenues Elisabeth et Albert 1er), en organisant mieux le parking (en épi, marquage au sol, etc.), permettrait de passer d'une petite centaine de places à 150 places au total;
- **il en va de même pour la rue d'Arenberg** où, sous les allées d'arbres, une vingtaine de places pourraient encore être gagnée, sur la soixantaine actuelle, ainsi que pour la place d'Angleterre, où un réaménagement des lieux dégagerait quelques places;
- enfin, le centre Nautisport offrant toutes les infrastructures sportives nécessaires pour Enghien, dans un cadre parfaitement aménagé et moderne, **l'ancien terrain de football**, situé derrière le parking du Petit Parc, **pourrait idéalement être transformé en parking** de 300 à 350 places, à nouveau très bien situées, à 5 minutes à pied de la Grand-Place et à 7 minutes de la gare.

Le type de gestion de ces places définira le type d'usagers qui pourront y stationner (courte, moyenne ou longue durées, riverains, travailleurs ou navetteurs, livreurs, personnes à mobilité réduite, etc.)



Parallèlement, **entre 170 et 180 emplacements de stationnement doivent être supprimés dans le centre**, que ce soit au profit de la sécurisation des abords d'écoles, d'aménagements plus confortables pour les piétons ou pour la réservation de voies bus à l'approche des carrefours :

- les voies bus prévues chaussées de Soignies et de Bruxelles **nécessitent la suppression de 50 à 65 places, non directement liées à l'activité du centre-ville** ;
- la mise à double sens des remparts **nécessite la suppression d'une vingtaine de places au niveau du rempart Saint-Christophe et d'une quarantaine vers le rempart Saint-Joseph** ;
- **jusqu'à 100 places pourraient être supprimées dans les rues commerçantes pour des élargissements de trottoirs** (imposés par les normes wallonnes, conformément au CWATUP), pour la requalification des espaces publics (terrasses), ainsi que pour la giration des véhicules (places en épi à l'entrée de la rue d'Hérinnes à transformer en places longitudinales, par exemples).

ELEMENTS A RETENIR :

- **Globalement, le bilan quantitatif est positif avec une augmentation maximale envisageable de l'offre de stationnement de + 180 à + 260 places, soit + 14% à + 20% de l'offre actuelle, afin de répondre notamment aux demandes potentielles liées à la redynamisation du centre-ville.**
- **Il convient d'y ajouter, en cas d'accord de la SNCB, les 500 places supplémentaires du P+R qui devrait être aménagé entre l'arrière de la gare et le contournement Est.**
- **Toutefois, en accord avec la volonté de valoriser les alternatives à la voiture et de minimiser ses incidences au centre-ville d'Enghien, toute création d'offre nouvelle devrait s'accompagner d'une récupération d'espace public équivalente. L'offre globale de stationnement devrait ainsi rester à son niveau actuel, hormis une croissance limitée aux seuls besoins propres aux nouvelles activités projetées à Enghien.**



7.2 PRINCIPES DE GESTION POUR LE STATIONNEMENT DES NAVETTEURS SNCB

Fig. 3.5.1 Le principal problème d'Enghien en termes de stationnement est l'envahissement des quartiers résidentiels, autour de la gare, par les navetteurs SNCB. Leurs véhicules sont stationnés dès le matin, jusqu'à 18 à 19 heures, empêchant les riverains et les clients et visiteurs du centre de trouver facilement de la place en journée. La situation est bien évidemment moins pénalisante en soirée et le week-end.

Dès lors, **il convient d'offrir aux navetteurs SNCB une alternative de stationnement autre que les rues du centre, afin de réaffecter les places indûment occupées au profit d'usagers "utiles" du centre-ville.**

Le projet de P+R complémentaire est une opportunité idéale à saisir. Dès que cette offre supplémentaire sera opérationnelle, il convient **d'instaurer une zone bleue limitée à trois ou quatre heures maximum dans le quartier de la gare, sur un périmètre de 500m à 700m.** Les riverains et travailleurs du centre-ville pourraient y accéder, moyennant obtention d'une carte riverain, respectivement d'une carte communale de stationnement.

Si le P+R tarde à être mis en œuvre, **une alternative est envisageable à court terme par le commune : la réaffectation du terrain de football (300 à 350 places) en espace de stationnement de longue durée, toujours avec instauration de la zone bleue autour de la gare.**

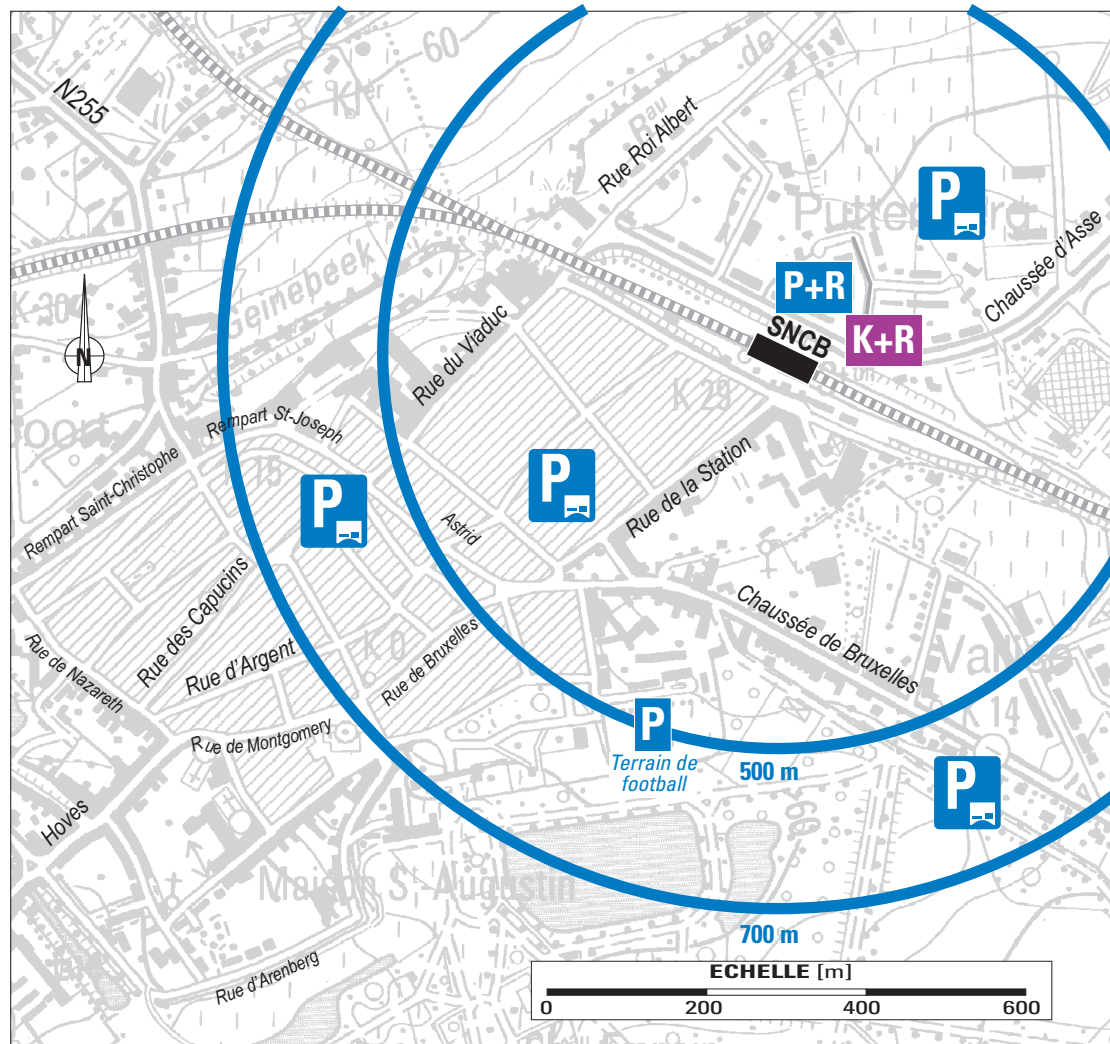
Si la commune souhaite instaurer la zone bleue prioritairement, les navetteurs SNCB devront être orientés vers d'autres gares et/ou P+R (à Petit-Enghien, Bierghes ou Saintes-ZAEM).

Une **zone de K+R ("Kiss and Ride") d'une dizaine de places doit également être instaurée, idéalement derrière la gare, afin :**

- de ne pas encombrer inutilement la rue et la place de la Station pendant les heures de pointe, affectées à la circulation des transports en commun (bus);
- de valoriser le contournement Est pour l'accès à la gare.



Mesures proposées pour la gestion du stationnement des navetteurs SNCB



Secteur sous l'influence des navetteurs SNCB

Première mesure envisageable à très court terme :

- K+R** • mise en place d'une zone de dépose minute à l'arrière de la gare (K+R), limitée à une demi-heure (avec accès par le contournement Est)

P+R A la mise en œuvre du P+R de + 500 places :

- P** • instauration d'une zone bleue limitée à 3-4 heures (voir annexe 3.5.2), en favorisant :
 - les riverains, avec la carte riverains (voir annexe 3.5.3)
 - les employés travaillant à Enghien, avec la carte communale (voir annexe 3.5.3)

500 m ➔ limitée à 500 m de rayon autour de la gare SNCB à l'ouverture du P+R

700 m ➔ à étendre ultérieurement si la demande des navetteurs déborde du P+R et de la zone bleue de 500 m

P Si le P+R tarde à être mis en œuvre, la zone bleue pourrait être instaurée avec de plus petites poches de stationnement de longue durée (notamment le parking "terrain de football")

▶ Progressivement, en fonction de la mise en œuvre du P+R ou de poches de stationnement de longue durée, une zone bleue est à instaurer pour "protéger" les zones de parcage affectées principalement aux riverains

7.3 PRINCIPES DE GESTION POUR LE STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE, A COURT ET MOYEN TERMES

Fig. 3.5.2 En ce qui concerne le centre-ville, **les places des rues commerçantes doivent être affectées prioritairement au stationnement de courte durée, pour la clientèle des commerces et Horeca.** Les abords des écoles doivent être réservés à l'arrêt des véhicules des parents d'élèves, durant les heures de dépose et de reprise des enfants, en périodes scolaires. Enfin, les travailleurs du centre-ville (commerçants, employés, fonctionnaires, enseignants) doivent trouver place dans un périmètre d'une dizaine de minutes à pied, sans encombrer les rues de l'hyper-centre toute la journée. **Chaque type d'usagers doit pouvoir trouver une solution à son besoin de stationnement, selon le moment de la journée et de la semaine et selon sa durée de stationnement et sa fonction.**

Les principes de gestion des places de stationnement proposés dans le centre sont les suivants :

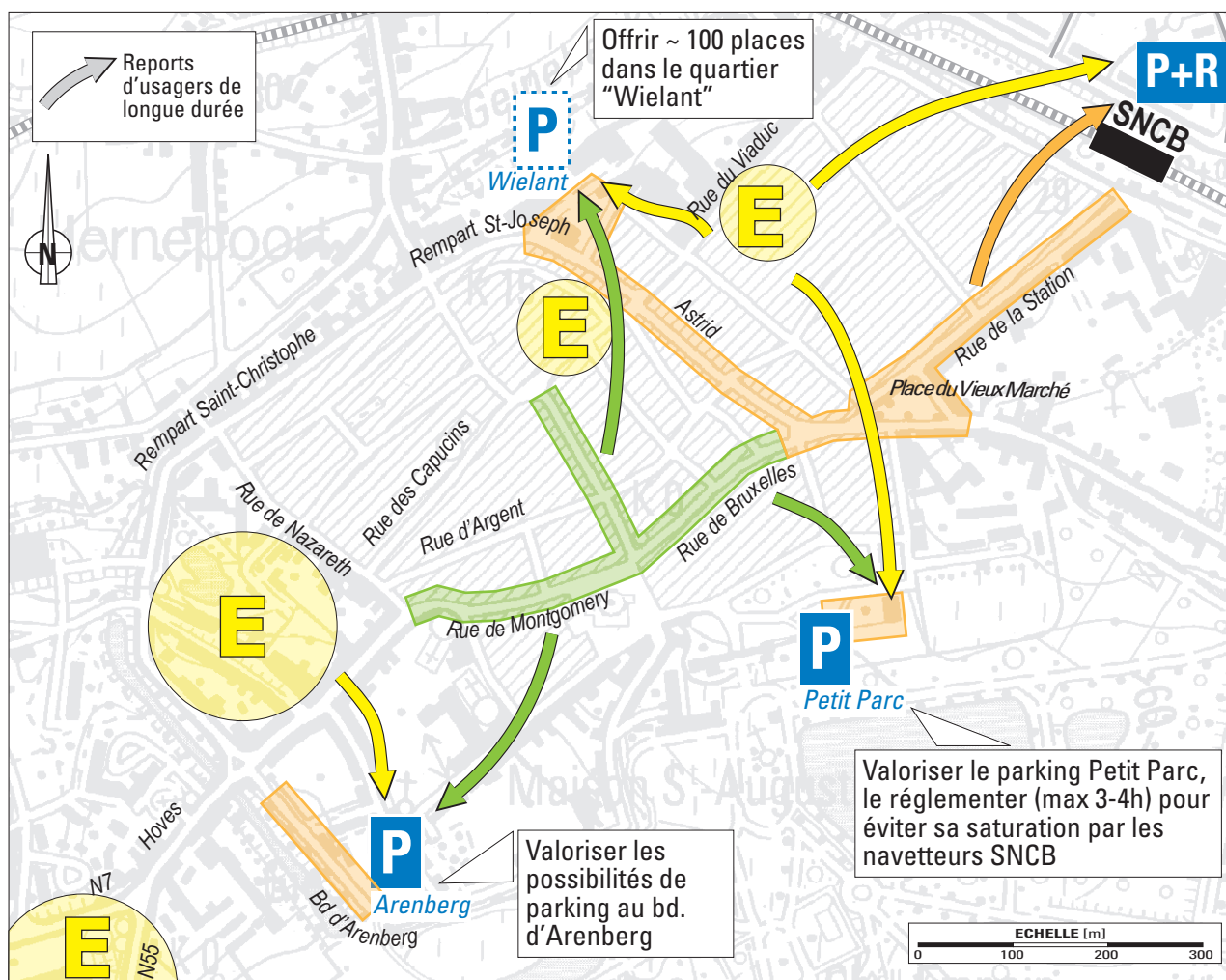
- Ann. 3.5.4 • dans les **zones commerçantes : du stationnement réglementé à maximum deux heures** (courte durée), sans aucune facilité (ni carte riverain, ni carte communale). Dans un premier temps, il est recommandé d'appliquer une zone bleue, qui pourrait devenir payante si le contrôle s'avérait insuffisant (voir annexe 3.5.4) ;
- Ann. 3.5.2 et 3.5.3 • dans les **zones de services : du stationnement réglementé à maximum quatre heures** (moyenne durée), avec possibilité de cartes riverains et cartes communales de stationnement (habitants et travailleurs du centre-ville). **Les parkings Arenberg, Wielant et Petit Parc pourraient être affectés à ce type de stationnement de moyenne durée.** La gestion par zone bleue est idéale dans ce cas (voir annexe 3.5.2) ;
- **aux abords des écoles**, mise en œuvre de zones de dépose-minute pour les parents des écoliers, gratuites à condition de respecter les 10 à 15 minutes maximales nécessaires pour déposer les enfants ;
- dans un **périmètre de 500 à 700 mètres autour de la gare** : instauration d'une zone bleue limitée à trois à quatre heures maximum, avec possibilité de carte riverain et carte communale.

Cette proposition de gestion du stationnement correspond à une première étape, qui répond aux enjeux actuels de stationnement riverains, d'accès aux commerces et services du centre-ville. Dans une seconde phase, une évaluation des effets de la politique du stationnement doit être menée, débouchant sur des adaptations. Une attention particulière devra être portée aux effets de bord, c'est à dire au report d'usagers d'une zone réglementée vers d'autres secteurs. Dans ce contexte, l'extension des zones réglementées pourra se justifier (rue d'Argent, rue des Capucins, rue de Nazareth par exemple, où risquent de se reporter une partie des usagers de moyenne et de longue durée des rues commerçantes)

*



Principes de gestion des places de stationnement proposés au centre-ville à court-moyen termes



Zone commerciale (~ 200 places) (rues Montgomery, Bruxelles, Station et Hérinnes)

- réglementation favorisant les clients des commerces, avec :
 - zone bleue, voire stationnement payant (voir annexe 3.5.3)
 - durée limitée à maximum 2h
 - premier 1/4 h gratuit
 - pas de carte riverains
 - pas de carte communale

Courte durée

Zone de services (~ 180 places) (parkings Petit Parc, Wielant et Arenberg, avenue Reine Astrid, rue de la Station et place du Vieux Marché)

- mise en place d'une zone bleue limitée à 3-4 heures :
 - zone bleue (8 à 12h et 13h30 à 17h30)
 - avec cartes riverains
 - avec cartes communales

Moyenne durée

Secteurs à proximité des écoles

- mise en place de zones bleues limitées à 3-4 heures :
 - zone bleue (8 à 12h et 13h30 à 17h30)
 - avec cartes riverains
 - avec cartes communales (les professeurs auraient droit à une carte communale)
- mise en place de zones de dépose-minute réservées aux parents d'élèves

► Mise en place d'une série de mesures à court-moyen termes, afin de faciliter la dynamique commerciale et les services du centre-ville

7.4 POTENTIEL DE MODIFICATION DE L'OFFRE DANS LA ZONE COMMERCANTE

Fig. 3.5.3 Le secteur comprenant la Grand'Place et les rues Montgomery, de Bruxelles et d'Hérinnes compte actuellement environ 200 places. **Seules 55 à 60 de ces places sont occupées par des usagers de courte durée, le reste étant occupé par d'autres types d'usagers** (navetteurs SNCB, riverains, employés du centre-ville,...).

Dans le secteur commerçant, les besoins futurs pour assurer le fonctionnement des activités commerciales sont évalués à 95 à 100 places, comprenant les clients actuels des commerces, de nouveaux clients amenés par la croissance des activités commerciales (évaluation par l'étude socio-économique), et des places de réserves.

La suppression d'un maximum de 100 places de stationnement peut donc être envisagée. L'espace public ainsi récupéré peut alors être réaffecté à d'autres usagers (valorisation touristique, terrasses pour l'HORECA, améliorations des cheminements piétons et cyclables).

Ann. 3.5.5 Ce chiffre de 100 places ne doit pas être forcément compris comme un objectif, mais comme un plafond, permettant de garantir le fonctionnement des activités commerciales. **Les modalités précises de réaffectation de l'espace public seront à affiner par l'IDETA, dans son étude de valorisation touristique du centre d'Enghien. Quelques pistes sont proposées par le PCM :**

- au début de la rue d'Hérinnes, une organisation longitudinale du stationnement plutôt qu'en épi comme actuellement, diminuera l'offre de quelques places mais améliorera la visibilité des commerces ;
- le stationnement est à maintenir prioritairement rues de Bruxelles et d'Hérinnes, sauf là où les trottoirs ne sont pas de largeur suffisante (largeur minimum réglementaire de 1,5 mètre, 2 mètres voire plus sont recommandés devant les commerces) ,
- les façades Sud et Est de la Grand'Place sont des secteurs pertinents pour y réduire l'offre, ce qui permettrait d'améliorer qualitativement l'espace public devant la Maison Communale et de favoriser l'HORECA, en aménageant des terrasses ou en agrandissant celles existantes.



7.5 PROPOSITIONS DE PLAN DE STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE - SYNTHÈSE

Les propositions de politique de stationnement faites ci-dessous sont répertoriées selon le terme de leur mise en œuvre :

- **A court terme :**

- réorganisation des places du P+R de la SNCB (marquage des emplacements);
- création d'un K+R d'une dizaine de places derrière la gare;
- réorganisation des places du parking Petit Parc et de ses alentours, réglementées en zone bleue (max. 4h, avec cartes);
- réorganisation des places du parking Arenberg, réglementées en zone bleue (max. 4h, avec cartes);
- zones bleues dans les rues Montgomery, de Bruxelles, d'Hérinnes et sur la Grand-Place, afin d'y favoriser la rotation (courte durée, max. 2h, sans carte);
- multiplication des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite;
- multiplication des emplacements réservés aux livraisons;

- **A moyen terme :**

- aménagement d'un parking de 300 à 350 places sur le terrain de football pour les besoins des navetteurs SNCB, dans un premier temps (en attendant le P+R de la SNCB);
- aménagement d'un parking d'une centaine de places sur le terrain "Wielant" pour les besoins des usagers de moyenne durée du centre-ville, réglementé en zone bleue (max. 4h, avec cartes);
- instauration d'une zone bleue limitée à quatre heures dans un périmètre de 500 mètres autour de la gare SNCB (avec cartes);

- **Lors de la mise en œuvre de l'offre supplémentaire d'environ 500 places de P+R par la SNCB :**

- réservation du parking du terrain de football aux employés du centre ;
- instauration d'une zone bleue limitée à quatre heures dans un périmètre de 700 mètres autour de la gare SNCB.



8. PHASE 3.6 – MESURES DE GESTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le diagnostic a montré des charges de trafic de poids lourds élevées, essentiellement en transit et sur les axes en relation avec la Flandre (N255 avec 950 poids lourds/jour, N285 avec 450 poids lourds/jour, N7 avec 620 poids lourds/jour et rempart Saint-Christophe avec ~1'000 poids lourds/jour). Les camions n'hésitent pas à emprunter des voiries inadaptées du centre-ville, telles que les rues Montgomery, de Bruxelles ou la place du Vieux Marché et le rempart Saint-Joseph.

8.1 MESURES RELATIVES A LA LIMITATION DU TRAFIC DE TRANSIT

Fig. 3.6.1 Les mesures préconisées en termes de déplacements motorisés prévoient notamment la finalisation et l'ouverture du contournement Est, ainsi que la mise à double sens, dans un premier temps, du rempart Saint-Christophe. Ces deux éléments permettent **d'interdire à court terme la traversée du centre-ville par les poids lourds pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes.**

L'interdiction pourrait s'étendre sur un périmètre englobant tout le centre-ville (excepté le rempart Saint-Christophe), la chaussée de Bruxelles (dès le carrefour avec la N285) et la chaussée d'Asse, tout en laissant autorisé l'accès au zoning industriel Nord d'Enghien et avec exception pour la desserte locale, les véhicules d'urgence et les bus.

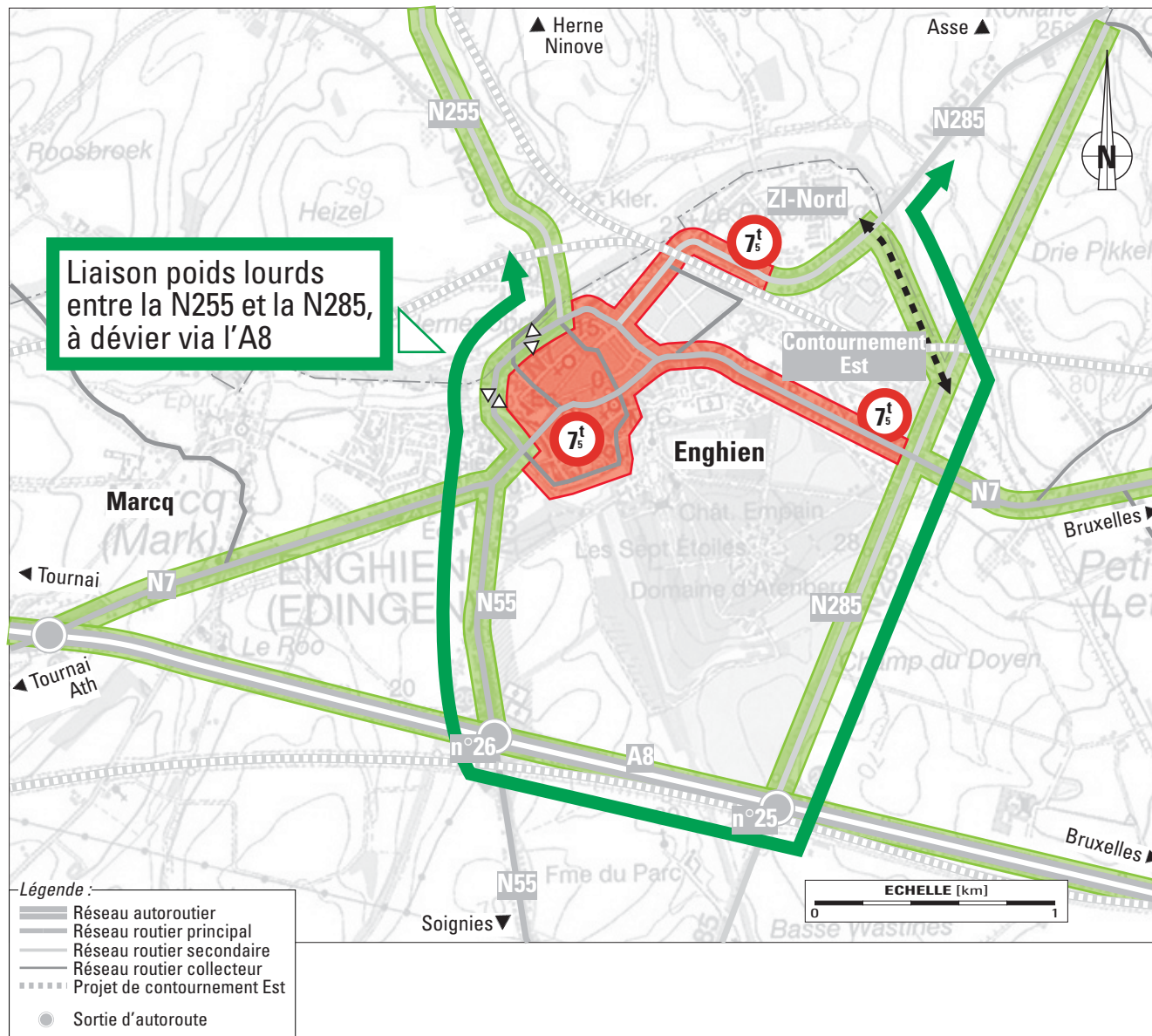
Les poids lourds désireux de relier la N255 et la N285 **emprunteront ainsi l'itinéraire de déviation via le rempart Saint-Christophe, la chaussée de Soignies (N55), l'A8 entre les échangeurs n° 25 et 26, la N285 et le contournement Est d'Enghien.**

L'interdiction de la traversée du centre-ville pour les poids lourds de plus de 7,5 tonnes s'applique sauf exception pour les bus et les véhicules qui desservent le centre-ville (enjeux de livraison des commerces). Localement, des réglementations plus volontaristes sont envisageables dans certaines rues, de façon à ce que les poids lourds qui desservent le centre-ville empruntent des voiries adaptées à leurs gabarits.

*



Itinéraires proposés pour les poids lourds à l'échelle de la ville d'Enghien



Le centre-ville d'Enghien aux rues étroites, bordées d'écoles, de zones d'habitat, ... s'accommode mal des forts flux de poids lourds rencontrés

➔ le contournement Est et la mise à double sens du rempart St-Christophe offrent une opportunité d'interdire la traversée du centre-ville aux camions de plus de 7,5 tonnes, dans les secteurs suivants :

- rue du Viaduc
- chaussée de Bruxelles
- dans tout le centre-ville

➔ **exceptés :**

- la desserte locale
- les véhicules d'urgence
- les bus
- l'accès au zoning Nord (de/vers le contournement Est)
- le rempart St-Christophe (mis à double sens)

8.2 MESURES RELATIVES A LA GESTION DES LIVRAISONS DANS LE CENTRE-VILLE

Fig. 3.6.2 L'absence de zones et de réglementation des livraisons dans le centre-ville provoque une certaine "anarchie" dans les rues où les livreurs s'arrêtent régulièrement en double file, à toute heure de la journée.

Afin de gérer au mieux ces désagréments, il convient **de créer des zones de livraisons. Un contrôle strict des mesures prises** permettra de garantir à chacun des usagers du centre-ville d'y trouver sa place en temps voulu.

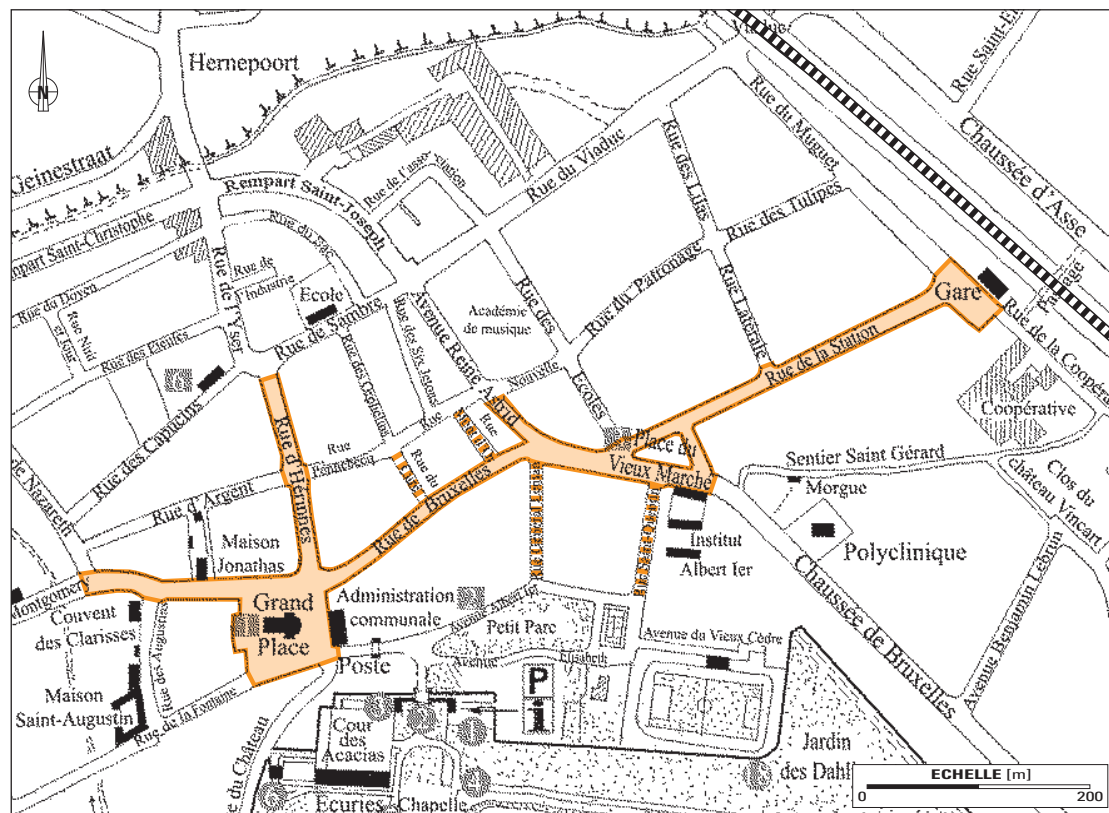
Une zone d'une quinzaine de mètres par rue commerçante devrait suffire, soit dans la-dite rue soit à ses abords. Le choix des zones doit être déterminé avec le responsable de l'Association des commerçants, en accord avec les services de Police. Sur ces zones, l'arrêt (livraison) doit être autorisé de manière limitée dans le temps (par exemple, de 7h à 11h ou de 9h à 13h), la zone pouvant être accessible pour du stationnement automobile en dehors de ces heures, réglementé selon la zone (horodateur ou zone bleue).

ELEMENTS A RETENIR :

- **Instaurer une interdiction de circuler dans le centre-ville pour les poids lourds de plus de 7.5 tonnes, grâce à la déviation possible via la mise à double sens du rempart Saint-Christophe et le contournement Est.**
- **Instaurer des zones de livraisons dans le centre-ville.**



Propositions de gestion des livraisons à court-moyen termes au centre-ville



— rues où devraient être instaurées des zones de livraisons

Constats à l'analyse du diagnostic

- Absence de zones et de réglementation pour les livraisons en ville

Propositions

- Prévoir des zones de livraisons (15 mètres = 3 places de parc) **dans et/ou aux abords de toutes les rues commerçantes** (avec éventuellement stationnement autorisé après 11h30, pour les clients des commerces)
- Assurer un **contrôle strict de ces places** pour en garantir la disponibilité en temps voulu

A établir en concertation avec les commerçants et les transporteurs

9. PHASE 3.7 – STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS

9.1 PISTES A SUIVRE EN TERMES D'AMENAGEMENT DES TRONÇONS ET CARREFOURS STRUCTURANTS

Plusieurs raisons imposent le réaménagement de tronçons ou de carrefours structurants, tels que : l'entretien du revêtement, l'amélioration des conditions de confort et de sécurité des cheminements des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite, l'optimisation des conditions de circulation des bus ou la mise en œuvre des recommandations du PCM.

Fig. 3.7.1 **Les tronçons et carrefours stratégiques ayant fait l'objet de propositions dans le cadre du PCM sont repris dans la figure 3.7.1 et portent sur :**

Ann 3.7.1
à 3.7.9

- les voiries du centre-ville :
 - élargissements de trottoirs et modération du trafic rues de Montgomery et de Bruxelles, afin d'y sécuriser les cheminements cyclables ;
 - optimisation de la rue d'Hérinnes, en cohérence avec le PCM ;
- les axes structurants et les remparts :
 - requalification et effet de porte chaussée de Bruxelles et pavé d'Ath ;
 - aménagement plus convivial pour la place du Vieux marché ;
 - rempart St-Joseph et insertion d'une voirie dans le quartier Wielant ;
- l'amélioration des cheminements en lien avec la gare :
 - élargissement des trottoirs rue de la Station ;
 - amélioration du franchissement des voies SNCB ;

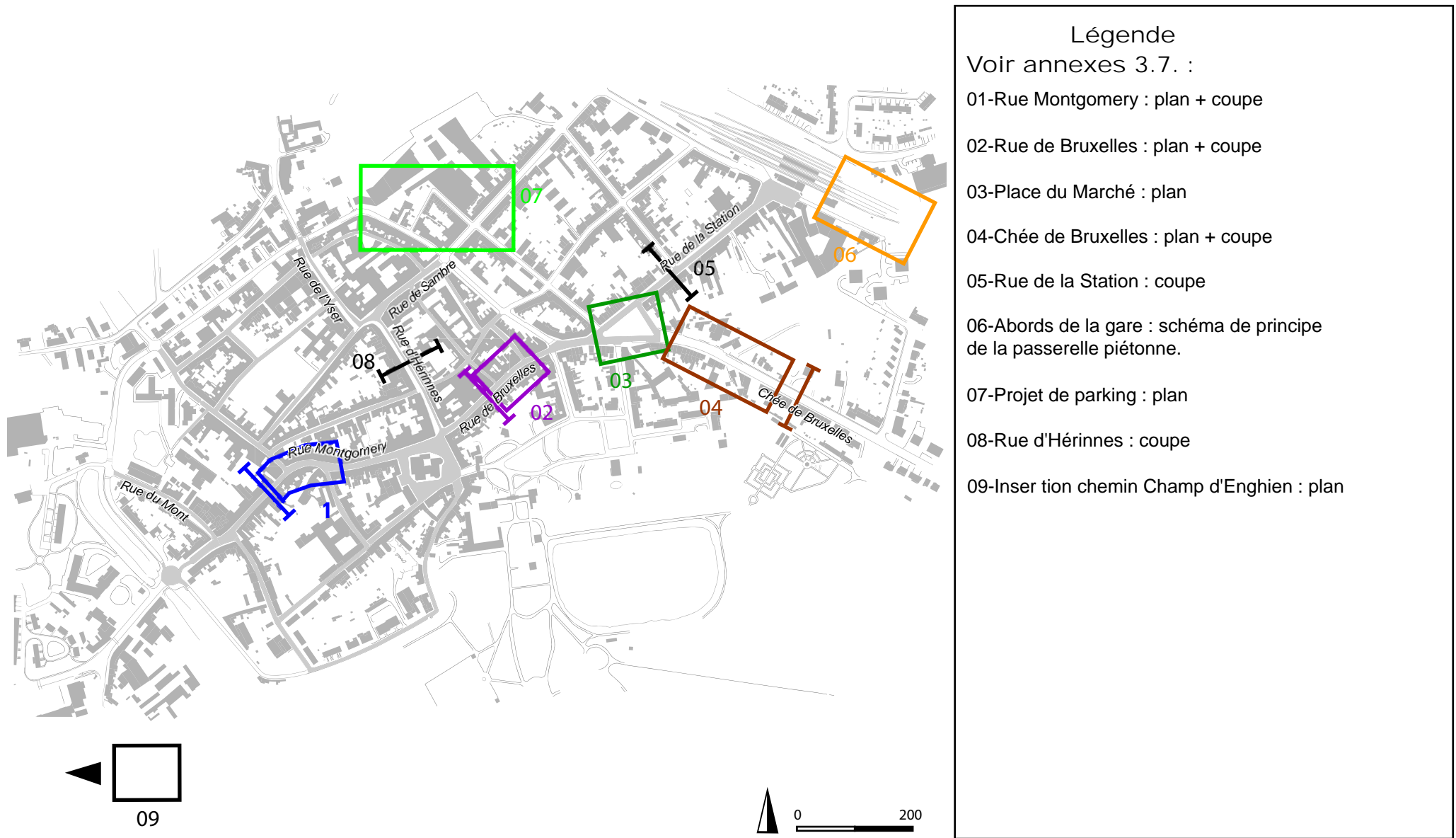
A ce stade, ces esquisses ne constituent bien entendu pas des plans précis, mais des contributions du PCM aux études de détails qui seront requises pour les affiner.

En dehors du centre-ville, le PCM recommande de réaménager le carrefour entre la N7 et la N286. L'aménagement actuel du giratoire permet en effet actuellement aux véhicules qui circulent sur la N7 dans le sens Ouest-Est de franchir le giratoire en suivant une trajectoire trop rectiligne. Il est proposé de modifier le tracé de la branche d'entrée Ouest du giratoire de façon à contraindre les véhicules à ralentir pour franchir le carrefour.

*



Esquisses d'aménagement : localisation des illustrations



9.2 PROPOSITION DE STRATEGIE DE REGULATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS

Fig. 3.7.2 Comme toutes les villes situées en périphérie de Bruxelles, Enghien subit de forts potentiels de croissance des flux automobiles, estimés à environ + 2% par an. Afin de protéger le centre-ville ancien de cette croissance inévitable, **il convient** :

- **de maîtriser les différents accès au centre et :**
- **de maintenir les flux de transit à l'extérieur de ce dernier ;**
- **d'améliorer l'accessibilité au centre-ville.**

Les entrées de ville à maîtriser sont au nombre de quatre :

- la N255 (chaussée de Herne), à son intersection avec les remparts Saint-Christophe et Saint-Joseph;
- le croisement des N7 (Pavé d'Ath) et N55 (chaussée de Soignies), après le Collège, vers la rue d'Hoves;
- la N7 (chaussée de Bruxelles), au droit de la place du Vieux Marché;
- la N285 (chaussée d'Asse), qui arrive sur la rue du Viaduc, au croisement avec la rue du Muguet.

Ann. 3.7.10 A ces différentes entrées, une **gestion des carrefours par feux "intelligents" permet de contenir la circulation en amont du centre-ville** et, avec des **bandes réservées aux bus, de donner une priorité d'accès au centre-ville pour les transports en commun.**

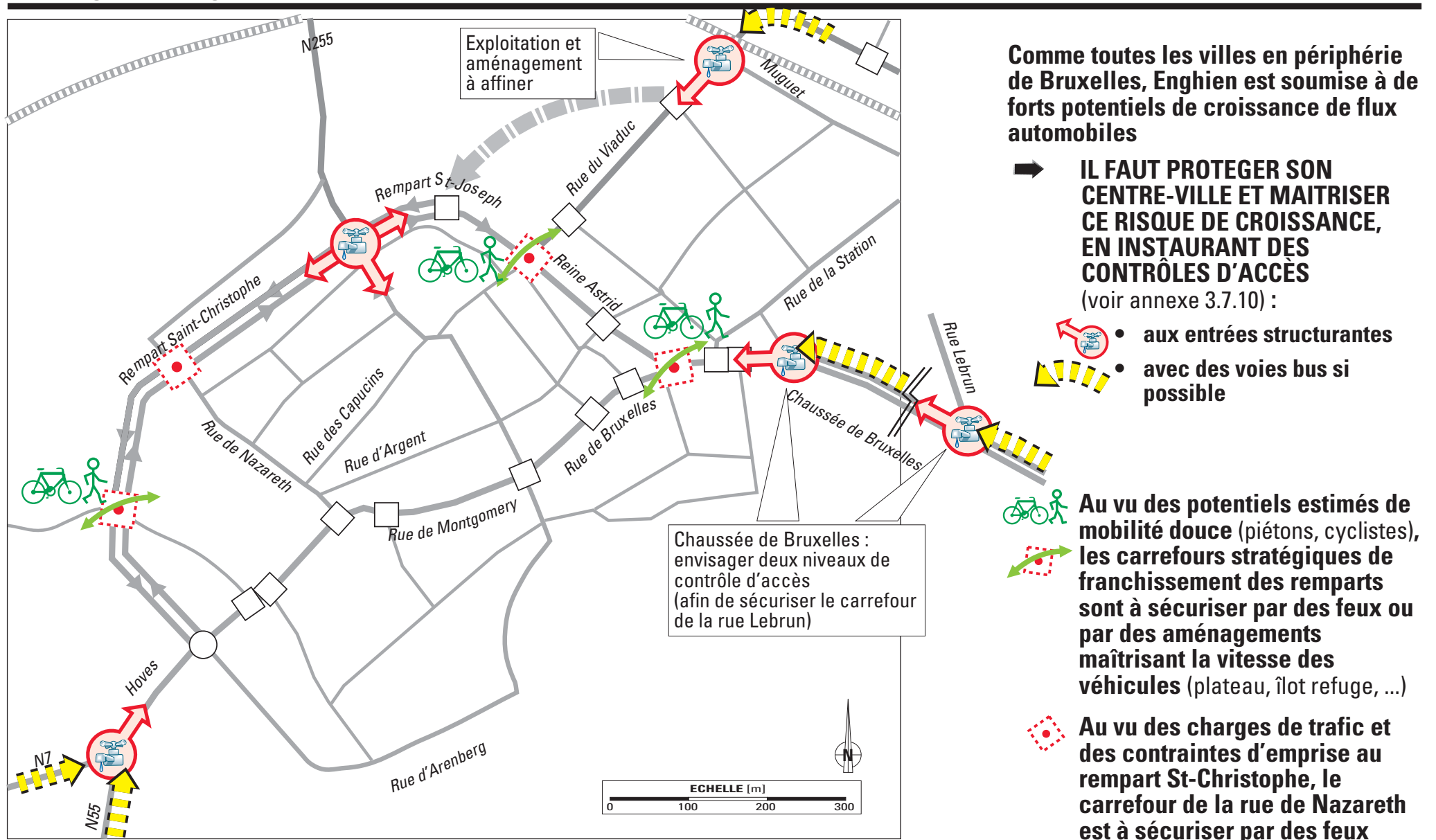
D'autres **carrefours sont à sécuriser** et à aménager, essentiellement **pour permettre leur franchissement par les modes doux**. Il s'agit des carrefours rempart Saint-Christophe / rue du Mont, rempart Saint-Joseph / rue de Sambre, et rue de Bruxelles / rue de la Station. Pour le carrefour rempart Saint-Joseph / rue de Sambre, l'enjeu de sécurisation est augmenté par l'implantation d'un établissement scolaire rue du Viaduc. Enfin, au vu des charges de trafic et des contraintes d'emprise au rempart Saint-Christophe, et pour permettre une réinsertion aisée de la rue de Nazareth, une régulation lumineuse devra être installée à ce carrefour. *

ELEMENTS A RETENIR :

- **plusieurs pistes proposées pour l'aménagement des carrefours et tronçons structurants ;**
- **installation de feux dits "intelligents" aux carrefours structurants, le long des remparts et en entrées de ceux-ci (rue d'Hoves et chaussées de Herne et de Bruxelles).**



Stratégie de régulation des carrefours structurants du centre-ville



10. PHASE 3.8 – PLAN DE SIGNALISATION ET DE JALONNEMENT

Il est important de rappeler que la signalisation et le jalonnement sont essentiellement destinés à guider les visiteurs ne connaissant pas ou peu la commune. Ils sont ainsi dirigés selon deux niveaux hiérarchisés d'information :

- les itinéraires structurants à distance **sont un jalonnement régional, orientant les usagers entre les principales destinations à plus large échelle que la commune;**
- les liaisons de proximité, **qui prennent le relais lorsque l'utilisateur arrive à portée de sa destination, en affinant les informations locales (quartiers, pôles, ...).**

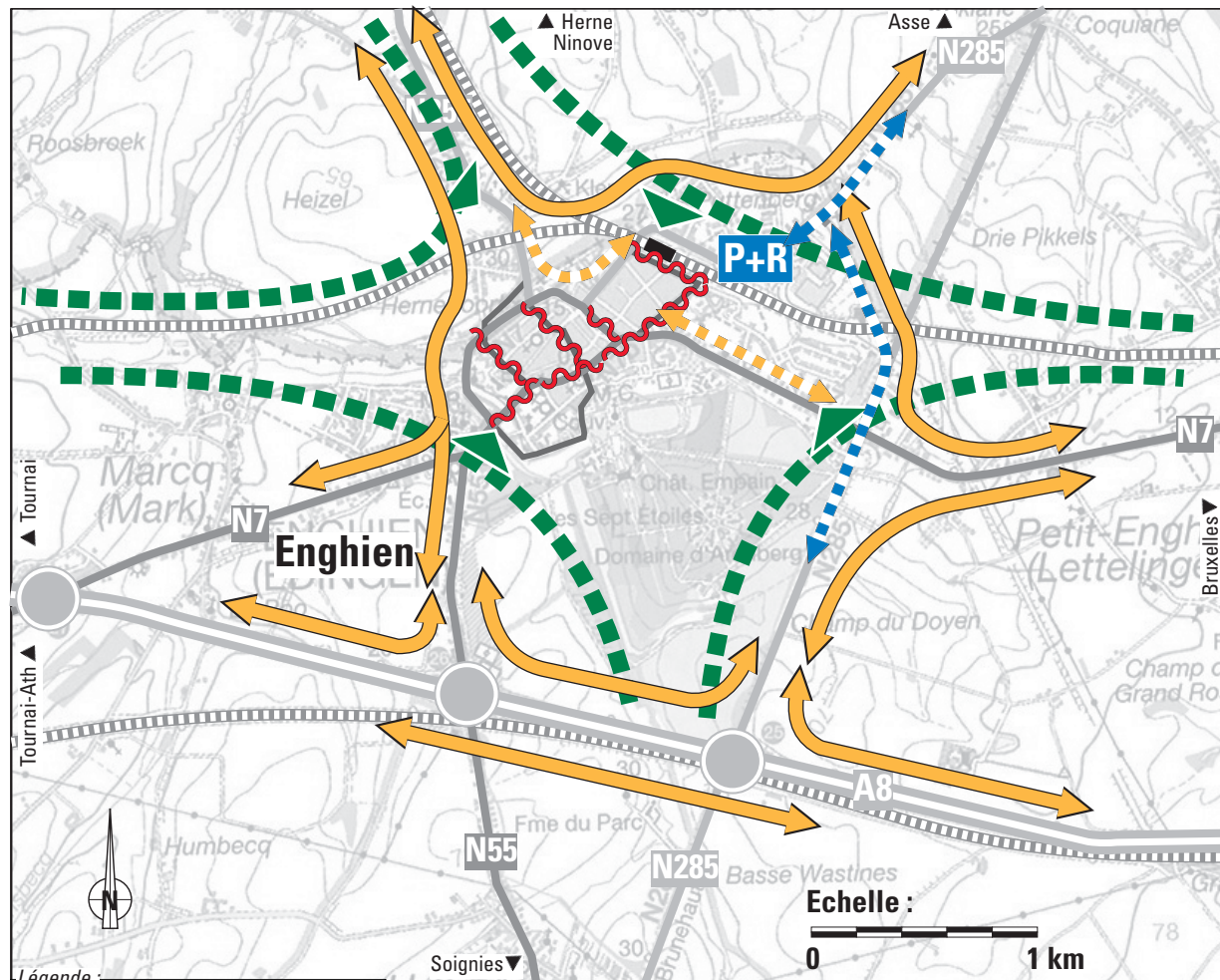
Les principes de jalonnement et de signalisation à l'échelle d'Enghien peuvent ainsi être scindés selon deux approches : la vision régionale et les aspects locaux.







Fig. 3.8.1 **A l'échelle régionale, l'information doit être lisible et succincte. Seule la destination "Enghien" est donc indiquée, sans détail particulier pour les quartiers ou pôles. De plus, l'utilisateur est bien évidemment canalisé sur le réseau national (autoroute A8) ou sur les réseaux régionaux (N255, N285, N7, N55 ...).** Ainsi, les propositions de signalisation sont les suivantes :

- **les principaux flux de transit et les flux régionaux sont concentrés sur le "contournement" défini par l'A8, la N7/N55 (Hoves), la N285 et les remparts (Saint-Christophe, Saint-Joseph et Reine Astrid) :**
 - les flux Nord/Ouest <-> Sud/Ouest sont orientés sur le rempart Saint-Christophe (N255 – N7);
 - les flux Nord/Ouest <-> Nord/Est sont orientés vers le rempart Saint-Joseph (N255 – N285);
 - les flux Nord/Est <-> Sud/Est sont orientés sur la N285;
 - les flux Sud/Ouest <-> Sud/Est sont orientés vers l'A8;
- **des axes du centre-ville à protéger des principaux flux de transit régionaux sont définis :**
 - l'axe Montgomery – Bruxelles, avec la Grand-Place, la rue de Nazareth et la rue d'Hérinnes;
 - la place du Vieux Marché, l'avenue Reine Astrid et la rue de la Station;
- **des mesures complémentaires de jalonnement doivent être envisagées pour les pôles particuliers (à étudier hors PCM) :**
 - les accès au zoning industriel Nord;
 - les accès au centre Nautisport.









Principes de jalonnement des flux, en relation avec le centre-ville et en transit



-  **Itinéraires structurants de transit à distance**
 -  **continuité et uniformité de l'information à assurer**
-  **Liaison de proximité**
 -  **information locale complémentaire, notamment P+R**
-  **Bassin de déplacements vers le centre-ville, à jalonner**
-  **Axes à protéger du grand transit**

- ▶ **Jalonnement à prévoir sur les grands axes pour le transit**
- ▶ **Jalonnement des itinéraires modes doux, avec notions de distances (en mètres et en minutes)**
- ▶ **Autre : voir boîte à idées, avec :**
 - des principes généraux
 - un descriptif des outils de signalisation
 - un descriptif des panneaux de signalisation

Légende :

-  Réseau autoroutier
-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Sortie d'autoroute
-  Réseau ferroviaire SNCB
-  Gare IC/IR

11. PHASE 3.9 – MISE EN ŒUVRE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

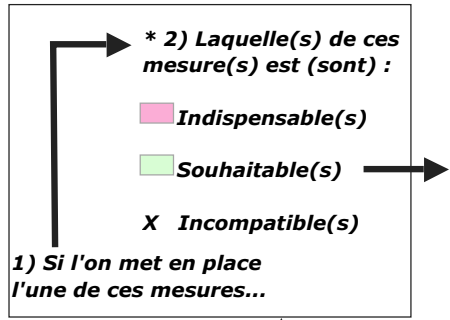
11.1 MESURES PRIORITAIRES ET MESURES LIEES

Fig.3.9.1 La mise en oeuvre du Plan Communal de Mobilité est rendue ardue par la nécessité de coordonner les nombreux services techniques et les différentes ressources budgétaires concernées.

Pour faciliter la coordination des services communaux et régionaux, un premier outil est proposé sous la forme d'un tableau de bord de la mise en oeuvre du PCM. Ce tableau :

- met en évidence les interdépendances entre les familles de propositions, selon qu'elles doivent être mises en place simultanément (mesures indispensables), afin de garantir leur bon fonctionnement ou qu'il est souhaitable de les réaliser concomitamment, afin de renforcer leurs effets ;
- précise quelles sont les figures ou annexes qui présentent chaque mesure ;
- identifie les acteurs concernés par leur mise en oeuvre ;
- évalue sommairement l'ampleur des mesures à réaliser, selon une classification en fonction d'estimations de leur ordre de grandeur de coût de réalisation ;
- précise les indicateurs clés et les objectifs visés, par mesure.





N° mes. Libellé mesure

1. Plan des déplacements motorisés (VP-PL)

- 1.1.1 Contournement Est
- 1.1.2 Modération pénétrantes - Effets de porte
- 1.1.3 Contrôle d'accès aux entrées de ville
- 1.2.1 Double sens rempart Saint-Christophe
- 1.2.2 Feux aux carrefours des remparts
- 1.2.3 Interdiction du transit poids lourds
- 1.3.1 Aménagement voirie Wielant
- 1.3.2 Expropriation logements rempart Saint-Joseph
- 1.3.3 Double sens tout rempart avec bouclage Wielant
- 1.3.4 Coupure transit Grand'Place
- 1.3.5 Inversion sens rue de Bruxelles

1. Plan des déplacements motorisés (VP-PL)

- 1.1.1 Contournement Est
- 1.1.2 Modération pénétrantes - Effets de porte
- 1.1.3 Contrôle d'accès aux entrées de ville
- 1.2.1 Double sens rempart Saint-Christophe
- 1.2.2 Feux aux carrefours des remparts
- 1.2.3 Interdiction du transit poids lourds
- 1.3.1 Aménagement voirie Wielant
- 1.3.2 Expropriation logements rempart Saint-Joseph
- 1.3.3 Double sens tout rempart avec bouclage Wielant
- 1.3.4 Coupure transit Grand'Place
- 1.3.5 Inversion sens rue de Bruxelles

2. Plan des déplacements en transports en commun

- 2.1.1 Ouverture point d'arrêt SNCB à Saintes
- 2.1.2 Ouverture point d'arrêt SNCB à Petit-Enghien/Bierghes
- 2.1.3 Terminus bus ligne 471 à Nautisport/Qualitis
- 2.1.4 Et/ou Rapido bus Soignies/Enghien
- 2.1.5 Terminus bus ligne 160 à St Pieters - Kapelle
- 2.1.6 Ou ligne 87b via Marcq "Place"
- 2.2.1 Voies bus et priorités aux feux d'entrée de ville
- 2.2.2 Itinéraires bus via les remparts
- 2.2.3 Aménagement arrêts bus sur les remparts

- 2.1.1 Ouverture point d'arrêt SNCB à Saintes
- 2.1.2 Ouverture point d'arrêt SNCB à Petit-Enghien/Bierghes
- 2.1.3 Terminus bus ligne 471 à Nautisport/Qualitis
- 2.1.4 Et/ou Rapido bus Soignies/Enghien
- 2.1.5 Terminus bus ligne 160 à St Pieters - Kapelle
- 2.1.6 Ou ligne 87b via Marcq "Place"
- 2.2.1 Voies bus et priorités aux feux d'entrée de ville
- 2.2.2 Itinéraires bus via les remparts
- 2.2.3 Aménagement arrêts bus sur les remparts

3. Plan des déplacements modes doux

- 3.1.1 Rénovation façade à façade Grand'Place, Montgomery - Bruxelles
- 3.1.2 Rénovation façade à façade Vieux Marché
- 3.1.3 Aménagements rues Hérimmes, Yser et Sambre
- 3.1.4 Réaménagement progressif voiries centre-ville
- 3.2.1 Réaménagement place gare d'Enghien (Quai bus, espace piétons,...)
- 3.2.2 Elargissement trottoirs rue Station
- 3.2.3 Cheminement modes doux Nord (passerelle gare)
- 3.2.4 Capacité d'accueil des cyclistes (parking)
- 3.3.1 Sécurisation deux roues le long des chaussées
- 3.3.2 Valorisation cheminements piétons et cyclistes

- 3.1.1 Rénovation façade à façade Grand'Place, Montgomery - Bruxelles
- 3.1.2 Rénovation façade à façade Vieux Marché
- 3.1.3 Aménagements rues Hérimmes, Yser et Sambre
- 3.1.4 Réaménagement progressif voiries centre-ville
- 3.2.1 Réaménagement place gare d'Enghien (Quai bus, espace piétons,...)
- 3.2.2 Elargissement trottoirs rue Station
- 3.2.3 Cheminement modes doux Nord (passerelle gare)
- 3.2.4 Capacité d'accueil des cyclistes (parking)
- 3.3.1 Sécurisation deux roues le long des chaussées
- 3.3.2 Valorisation cheminements piétons et cyclistes

4. Politique du stationnement

- 4.1.1 Nouveau P+R SNCB gare d'Enghien
- 4.1.2 Zone bleue autour de la gare
- 4.1.3 Nouveau P+R SNCB à Saintes
- 4.1.4 Parking Petit Parc et alentours (zones bleues + cartes)
- 4.1.5 Parking Arenberg (zones bleues + cartes)
- 4.1.6 Nouveau parking Wielant (zones bleues + cartes)
- 4.2.1 Stationnement courte durée dans rues commerçantes
- 4.2.2 K+R dépose minute derrière la gare (au Nord)

- 4.1.1 Nouveau P+R SNCB gare d'Enghien
- 4.1.2 Zone bleue autour de la gare
- 4.1.3 Nouveau P+R SNCB à Saintes
- 4.1.4 Parking Petit Parc et alentours (zones bleues + cartes)
- 4.1.5 Parking Arenberg (zones bleues + cartes)
- 4.1.6 Nouveau parking Wielant (zones bleues + cartes)
- 4.2.1 Stationnement courte durée dans rues commerçantes
- 4.2.2 K+R dépose minute derrière la gare (au Nord)

5. Jalonnement - Signalisation

- 5.1.1 Signalisation des itinéraires de transit
- 5.1.2 Signalisation des accès au centre-ville et locaux

- 5.1.1 Signalisation des itinéraires de transit
- 5.1.2 Signalisation des accès au centre-ville et locaux

2. Plan des déplacements en TC

- 2.1.1 Ouverture point d'arrêt SNCB à Saintes
- 2.1.2 Ouverture point d'arrêt SNCB à Petit-Enghien/Bierghes
- 2.1.3 Terminus bus ligne 471 à Nautisport/Qualitis
- 2.1.4 Et/ou Rapido bus Soignies/Enghien
- 2.1.5 Terminus bus ligne 160 à St Pieters - Kapelle
- 2.1.6 Ou ligne 87b via Marcq "Place"
- 2.2.1 Voies bus et priorités aux feux d'entrée de ville
- 2.2.2 Itinéraires bus via les remparts
- 2.2.3 Aménagement arrêts bus sur les remparts

3. Plan des déplacements modes doux

- 3.1.1 Rénovation façade à façade Grand'Place, Montgomery-Bruxelles
- 3.1.2 Rénovation façade à façade Vieux Marché
- 3.1.3 Aménagements rues Hérimmes, Yser et Sambre
- 3.1.4 Réaménagement progressif voiries centre-ville
- 3.2.1 Réaménagement place gare d'Enghien (Quai bus, espace piétons)
- 3.2.2 Elargissement trottoirs rue Station
- 3.2.3 Cheminement modes doux Nord (passerelle gare)
- 3.2.4 Capacité d'accueil des cyclistes (parking)
- 3.3.1 Sécurisation deux roues le long des chaussées
- 3.3.2 Valorisation cheminements piétons et cyclistes

4. Politique du stationnement

- 4.1.1 Nouveau P+R SNCB gare d'Enghien
- 4.1.2 Zone bleue autour de la gare
- 4.1.3 Nouveau P+R SNCB à Saintes
- 4.1.4 Parking Petit Parc et alentours (zones bleues + cartes)
- 4.1.5 Parking Arenberg (zones bleues + cartes)
- 4.1.6 Nouveau parking Wielant (zones bleues + cartes)
- 4.2.1 Stationnement courte durée dans rues commerçantes
- 4.2.2 K+R dépose minute derrière la gare (au Nord)

5. Jalonnement - Signalisation

- 5.1. Signalisation des itinéraires de transit
- 5.1. Signalisation des accès au centre-ville et locaux

Référence	Gestion	Notion de coût	Priorité	Indicateurs	Objectifs visés
fig 3.1.4	SPW	€€	CT	trafic rue Station	- 1'000 uv/jo
fig 3.7.2	SPW	€€€	CT	V85	< 50 km/h
fig 3.7.2	SPW/SRWT	€€€	CT	trafic dans le centre	stabilisé
fig 3.2.4	SPW	€€	CT	/	
fig 3.7.2	SPW	€€€	CT	nombre de carrefours équipés	5
fig 3.6.1	Ville/SPW	€	CT	relevés au centre-ville	desserte locale seulement
ann 3.2.7	Ville/privé ?	€€€	MT - LT	/	
ann 3.2.2	Ville/SPW	€€€	MT - LT	/	
fig 3.2.5	Ville/SPW	€€€	MT - LT	reports de trafic	~ 8'000 à 9'000 uv/jo sur les remparts
ann 3.2.5	Ville	€	CT - MT	trafic dans le centre	max 5'000 uv/jo
ann 3.2.5	Ville	€	CT - MT	/	
ann 3.1.7	SNCB	€€€	CT - MT	montées/jo	> 1'000 pass/jo
ann 3.1.7	SNCB	€€€	MT	montées/jo	> 500 pass/jo
fig 3.3.3	TEC Brabant	€€	CT	montées/jo	50 - 100 pass/jo
fig 3.3.3	TEC Hainaut	€€	CT - MT	potentiels à affiner par le TEC et DeLijn	
fig 3.3.3	De Lijn	€€	CT - MT	potentiels à affiner par le TEC et DeLijn	
fig 3.3.3	TEC Hainaut	€	CT - MT	potentiels à affiner par le TEC et DeLijn	
fig 3.3.4	SRWT	€€€	CT	Vitesse commerciale	> 17 km/h
fig 3.3.4	SRWT	€	MT - LT	/	
fig 3.3.4	SRWT	€€	MT - LT	/	
ann 3.7.1/3.7.2	SPW/Ville	€€€	CT - MT	/	
ann 3.7.3	SPW/Ville	€€€	CT - MT	/	
ann 3.7.8	Ville	€€€	MT	/	
boîte à idées	Ville	€€€	MT - LT	/	
boîte à idées	SNCB/SRWT	€€€	CT - MT	/	
ann 3.7.5	Ville	€€	CT - MT	largeur des trottoirs	> 2m
ann 3.7.6	SNCB/Ville	€€	MT	/	
boîte à idées	Ville	€€	CT	nombre de places	> 200 pl. pour vélos
boîte à idées	SPW	€€	CT - MT	accidentologie à analyser régulièrement	
boîte à idées	SPW/Ville	€€	CT	part modales deux roues	> 10%
fig 3.5.1	SNCB	€€€	CT - MT	nombre de places	> 500
fig 3.5.1	Ville	€	CT - MT	taux de rotation > 2 et taux d'occupatio	< 80%
fig 3.1.9	SNCB	€€	MT	nombre de places	> 500 places
fig 3.5.2	Ville	€	CT	taux de rotation > 3 et taux d'occupatio	< 90%
fig 3.5.2	Ville	€	CT	taux de rotation > 3 et taux d'occupatio	< 90%
fig 3.5.2	Ville/privé	€€€	MT	taux de rotation > 3 et taux d'occupatio	< 90%
fig 3.5.2	Ville	€€	CT - MT	taux de rotation > 8 et taux d'occupatio	< 90%
fig 3.5.1	Ville/SNCB	€	CT - MT	nombre de places	minimum 15
fig 3.8.1	SPW	€	CT	/	
fig 3.8.1	Ville	€	CT	/	

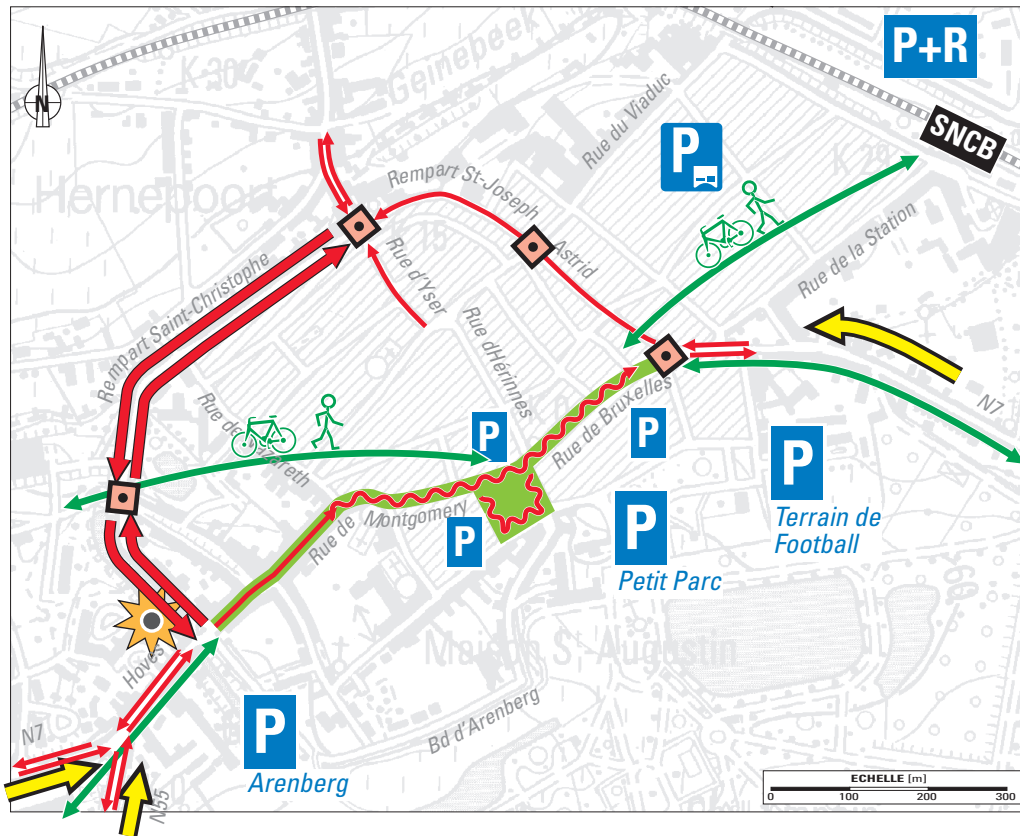
* Mesure(s) "2" directement liée(s) à la mesure "1" de référence, si d'autres mesures d'accompagnement sont liées à la mesure "2", elles ne figurent pas dans la ligne de la mesure "1"

Fig.3.9.2 En termes de priorités de mise en œuvre, les premières mesures à prévoir à court terme (2012-2014) sont :

- la maîtrise des vitesses pratiquées en traversées de villages et aux entrées de ville, grâce :
 - à des aménagements sur la N7 à hauteur de Marcq ;
 - à la mise en œuvre progressive de la stratégie de régulation (voir phase 3.7) ;
- les premières étapes de réorganisation des circulations, avec :
 - la mise à double sens du Rempart St-Christophe ;
 - le réaménagement progressif des abords de la Grand'Place et de l'axe Montgomery – Bruxelles ;
- en termes de stationnement, il s'agit de mettre en place la politique du stationnement au centre d'Enghien (zone bleue) ;
- en termes de transports en commun, il est recommandé :
 - de mettre en place la ligne de Rapidobus Enghien - Soignies ;
 - de tirer parti de la stratégie de régulation pour prioriser les bus aux entrées d'Enghien ;
- en matière de modes doux, le PCM recommande :
 - de poursuivre le développement du réseau piéton et cyclable en relation avec les faubourgs d'Enghien ;
 - de favoriser les liaisons avec la gare d'Enghien ;
 - de sécuriser les abords des écoles.



Mesures prioritaires à court terme (2012-2014) pour la mise en oeuvre du PCM d'Enghien



A l'échelle du centre-ville :

Déplacements motorisés :

- Mise à double sens du rempart Saint-Christophe
- Déploiement progressif de la stratégie de régulation des carrefours structurants
- Mesures de modération

Déplacements en transports en commun :

- Déplacement du terminus de la Dodane
- Déploiement progressif des bandes bus

Stationnement :

- Politique du stationnement en faveur des l'accès aux commerces
- Si possible, un parking relais à la gare et des mesures de protection du stationnement des riverains
-

Déplacements modes doux (piétons, deux roues) :

- Aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes dans le centre commerçant
- Sécurisation et jalonnement des itinéraires en liaison avec la gare, les nouveaux arrêts de bus, les faubourgs

A l'échelle de la commune :

Liaison rapidobus avec Soignies

11.2 AUTRES OUTILS DE MISE EN OEUVRE

Une étude aussi importante, en analyse – diagnostic, en propositions à court – moyen terme, en échanges, ... ne saurait se terminer par la seule édition d'un rapport final de synthèse. Les recommandations complémentaires suivantes doivent donc être considérées.

Constitution d'un Comité de suivi de la mise en place du Plan Communal de Mobilité.

Il importe en effet d'en assurer le suivi par les différents acteurs concernés, qu'ils participent (même partiellement) ou non au financement des différentes mesures. Ce suivi devrait être assuré aussi bien par les techniciens que, à fréquence moindre, par les décideurs.

Tout au long de l'étude du PCM, un consensus a toujours été recherché et a pu être trouvé entre les différents acteurs. Les études de détail et la mise en œuvre des propositions devront également consacrer une large part à la poursuite de cette recherche de consensus. Cette recherche devra être menée aussi bien au niveau des acteurs concernés par l'étude du PCM que par les acteurs de la vie locale (associations, commerçants, groupes de travail du PCM, autres organisations, ...).

Suivi des orientations du Plan Communal de Mobilité

Il est aussi utile de rappeler que le PCM et ses outils doivent être considérés comme des guides pour l'évolution de la Commune à court – moyen terme et non comme des projets figés. Ils doivent rester souples dans leur application, au gré des évolutions des différentes contraintes et objectifs.



Constitution d'un observatoire du Plan Communal de Mobilité

Enfin, la mise en œuvre du PCM doit pouvoir être suivie, au niveau de ses effets sur la demande, sur le comportement des usagers, ...

Il est proposé de mettre en place un "Observatoire du PCM", organisme central qui collectera régulièrement (tous les 5 ans par exemple) les données statistiques des différents partenaires (offre et demande en matière de stationnement, charges de trafic automobiles, fréquentation des réseaux ferroviaires – SNCB et bus – TEC), dans le but de les comparer notamment aux hypothèses d'évolution du PCM. Cet Observatoire pourra s'inspirer de l'étude pilote menée sur 4 villes en Wallonie. Il devra également collaborer avec l'Observatoire Régional de la Mobilité.

Les Autorités régionales et communales pourront ainsi vérifier que la mise en œuvre est conforme aux objectifs du PCM, voire réorienter les mesures si besoin.

Enfin, les Autorités devront éviter de tomber dans l'un des "pièges" de la mise en œuvre de toute l'étude de planification. Il est en effet courant que certains modes de déplacement bénéficient d'une attention, de budgets et de priorités plus fortes (la voiture, par exemple). Or, il faut assurer une mise en place coordonnée et parallèle des diverses mesures proposées pour chaque mode. Pour répondre à la croissance régulière de la demande, il est impératif que chaque mode remplisse son rôle (le rail, le bus, la voiture, la marche à pied et les deux-roues) !

Sur la base de ces dernières recommandations, il appartient désormais aux Autorités, avec l'aide de leurs techniciens et l'appui des acteurs locaux et des résidents, d'assurer la concrétisation du Plan Communal de Mobilité d'Enghien.

Pour le groupement :

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

J.-M. Dupasquier

P. Tacheron

Namur, le 5 février 2010

0761/JD/TA/BV/at

